Edição comemorativa do aniversário da EBTU

WALDEMAR CORRÊA STIEL

HISTÓRIA DO TRANSPORTE URBANO NO BRASIL

"Summa Tranviariae Brasiliensis"

**HISTÓRIA DOS
BONDES E TRÓLEBUS
E DAS CIDADES
ONDE ELES TRAFEGARAM**

EBTU
Empresa Brasileira dos Transportes Urbanos

PINI
Editora Pini Ltda.

Brasília, DF
abril 1984

História do Transporte Urbano no Brasil
história dos bondes e trólebus e das cidades
onde eles trafegaram

CIP-Brasil. Catalogação-na-Publicação
Câmara Brasileira do Livro, SP

S874h

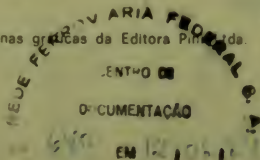
Stiel, Valdemar Correia, 1921—
História do transporte urbano no Brasil : bondes e trólebus : "summa tranviariae brasiliensis" / Waldemar Corrêa Stiel. — [São Paulo] : Pini; Brasília : EBTU, 1984.
"História dos bondes e trólebus e das cidades onde eles trafegaram."
Bibliografia.
1. Bondes — Brasil 2. Transportes urbanos — Brasil — História 3. Trólebus — Brasil. I. Título. II. Título: Summa tranviariae brasiliensis. III. Título: História dos bondes e trólebus e das cidades onde eles trafegaram.

17. e 18. CDD-388.40981
18. -388.413220981
84-0550 17. e 18. -388.460981

Índices para catálogo sistemático:

1. Brasil : Bondes : Transporte urbano
388.460981 (17. e 18.)
2. Brasil : Transportes coletivos : História
388.40981 (17. e 18.)
3. Brasil : Transportes urbanos : História
388.40981 (17. e 18.)
4. Brasil : Trólebus : Transporte urbano
388.460981 (17.) 388.413220981 (18.)

Revisão: Heliana Alvares Pinto, Madalena Barbosa e Mariza Passos
Produção gráfica: Carlos Alberto Mazetti
Arte: Robson Bucci e Eder Alencar de Figueiredo
Indústria gráfica: Francisco Sapiensa, Wilson Tavares Pinto, Oswaldo Trindade Mello e José Pereira da Silva
Capa: Projeto Siroba

Composto e impresso nas oficinas gráficas da Editora Pini Ltda.
Rua Anhaia, 964 — Bom Retiro
01130 São Paulo, SP - Brasil
telex (011) 37803 PINI

"O programa de preservação do PRESERVE - Patrimônio Histórico do Ministério dos Transportes foi instituído com o objetivo de resguardar e cultivar a memória dos transportes brasileiros, nos seus diversos segmentos e formas. O atingimento desse objetivo só se processará através da conservação e recuperação de monumentos e edificações, na obtenção e guarda de documentação, peças e outros testemunhos da trajetória histórica dos transportes, assim como no incentivo à pesquisa que tenha por finalidade identificar os aspectos mais relevantes da vida dos meios de locomoção em nosso país.

No instante em que a EBTU - Empresa Brasileira dos Transportes Urbanos encaminhou ao Ministério dos Transportes a proposta de co-participação na editoração do trabalho "História do Transporte Urbano no Brasil - Bondes e Trólebus", não relutei em apoiar a iniciativa por entender que a publicação se traduz em valiosa contribuição ao acervo do PRESERVE, ao mesmo tempo em que possibilita a oportunidade singular de os estudiosos no assunto disporem de um instrumento importante para consulta e pesquisa.

Ressalto a oportuna ocasião para o lançamento do presente trabalho, por coincidir com a data em que a EBTU - Empresa Brasileira dos Transportes Urbanos comemora mais um ano da sua fundação.

No ensejo quero levar a minha mensagem de estímulo e confiança a todos aqueles que participam, direta ou indiretamente, do esforço desenvolvido no sentido de dotar o nosso país de um sistema de transportes condizente com os anseios da nossa gente."

CLORALDINO SOARES SEVERO
MINISTRO DOS TRANSPORTES

Abstract

This book is a valuable help to understanding the urban transportation history in Brazil.

It presents the result of searches on implementation of electric city cars and electric buses transportation systems in 85 brasilian cities. Historical and geographic aspects, served areas, start, development and suppression of each system are also presented.

The book starts with the first concession in South America, in 1856, for city cars service with animal traction, followed by the use of electricity in 1892 and ends with the inauguration of the first electric bus service in 1949.

In a country with electric energy in excess, in the era of discussion of urban transportation trends in Brazil and re-evaluation of electric traction technology, this book assumes singular importance, both for transportation specialists and for people interested in historical research.

Um dos objetivos permanentes da EBTU-Empresa Brasileira dos Transportes Urbanos, tem sido o levantamento, a pesquisa e a compilação de informações que traduzam o passado e a evolução dos transportes urbanos no país.

Esta busca da "memória" é uma tarefa árdua, especialmente pelo fato de não ter havido, antes da criação da EBTU em 1976, nenhum outro organismo que, a nível nacional, aglutinasse os eventos e fatos que identificassem o desenvolvimento dos transportes urbanos no Brasil. É evidente que cada cidade tem o registro dos episódios que marcaram a sua história e que, certamente, abriga fatos relacionados com a evolução dos meios de transportes, uma vez que esta evolução é parte inseparável da própria história das cidades. Não existe, todavia, qualquer trabalho que, sem deixar de contemplar a vida das comunidades urbanas, tivesse o intuito fundamental de evidenciar, preferencialmente, a problemática da locomoção dos seus habitantes.

Sabe-se, entretanto, que a evolução dos meios de transportes não conheceu o mesmo dinamismo do crescimento das áreas urbanas, principalmente no que diz respeito ao transporte coletivo.

É verdade que no despertar das cidades para suas necessidades de transporte coletivo, o Brasil acompanhou pari passu o progresso realizado no resto do mundo neste campo. Os primeiros bondes, a tração animal, foram experimentados nos Estados Unidos (Nova Iorque) em 1832 e adotados em 1852; já em 1856, quatro anos depois, eram utilizados no Brasil. Da mesma forma ocorreu com os bondes elétricos, que foram lançados na Alemanha (Berlim) em 1879 e usados no nosso país a partir de 1892.

Nos anos subsequentes à 2.ª Guerra Mundial, registrou-se o impulso da indústria automobilística, especialmente a americana, que influenciou, sobremaneira, a utilização do automóvel como o meio de transporte mais adequado às áreas urbanas.

No caso brasileiro esta influência se consolidou nos anos 60, com o desenvolvimento da indústria automobilística nacional, e se refletiu na estruturação das áreas urbanas. As cidades passaram a se organizar para o automóvel.

Na década de 70, a escassez do petróleo impôs, de forma imperiosa, uma reversão das prioridades estabelecidas no decênio anterior, ou seja, o transporte coletivo urbano de superfície passou a ser a exigência prioritária das populações das cidades e, em consequência, um dos objetivos primordiais do Estado.

O desconhecimento do processo de desenvolvimento dos nossos meios de transportes urbanos, suas causas, os seus efeitos sob as comunidades a que serviam, a incerteza de suas adequabilidades às exigências dos usuários, certamente determinaram, ao longo do tempo, a adoção de medidas de eficácias questionáveis. Talvez estas venham a ser as razões básicas de uma infinidade de problemas existentes nas metrópoles brasileiras, que cresceram mas deixaram para trás a oportunidade de se desenvolverem de forma mais racional e humana.

A dissociação entre o crescimento urbano e as necessidades de locomoção adequadas é, hoje, mais do que nunca, um fator de extrema preocupação.

O trabalho de Waldemar Corrêa Stiel, "História do Transporte Urbano no Brasil — Bondes e Trólebus", reveste-se de significativa importância, não só por preencher um espaço ainda explorado de forma incipiente, mas, sobretudo, pela forma de abordagem que consorcia estas formas de transporte coletivo com o crescimento das áreas urbanas onde se desenvolveram. Cabe ressaltar a sensibilidade do autor ao relatar, inclusive, as reações populares manifestadas por ocasião do surgimento de inovações de equipamentos, como no caso do Rio de Janeiro, que os cariocas, com o elevado senso de humor

que os caracterizam, apelidaram bondes segundo as peculiaridades de cada modelo como seja: "Sossega Leão", "Perigo Amarelo" e tantos outros

Ao tomar conhecimento do teor e da singularidade deste trabalho, a EBTU-Empresa Brasileira dos Transportes Urbanos, não relutou em participar de sua co-edição, através do Programa de Preservação do Patrimônio Histórico, instituído pela portaria n° 126 de 1.° de fevereiro de 1983, assinada pelo ministro dos Transportes, Cloraldino Soares Severo

Outrossim, não poderia haver ocasião mais oportuna para que a EBTU-Empresa Brasileira dos Transportes Urbanos, no dia de mais um aniversário de sua fundação, procedesse ao lançamento desta obra de inegável valor histórico e cultural que realça o esforço do trabalho e da dedicação da nossa gente

Brasília, 12 de abril de 1984
Carlos Veríssimo de Almeida Amaral
Presidente da EBTU

Após a publicação do livro "História dos Transportes Coletivos em São Paulo", tenho recebido inúmeros telefonemas e cartas, grande parte destas do Exterior, demonstrando o interesse que desperta o assunto. Por esse motivo resolvi estender os estudos para o serviço de bondes e trólebus em todo o Brasil.

Já preparado para a dificuldade na obtenção de dados com a feitura do livro acima citado, encetei meus trabalhos, encontrando cerca de 85 cidades no Brasil, onde houve serviços de bondes a tração animal, a vapor, elétrica ou outro qualquer meio de tração e trólebus.

O segundo passo foi escrever às prefeituras das cidades, na ilusão de que seria atendido. Tive a mágoa de ver que poucas, pouquíssimas mesmo, responderam com dados necessários à complementação da história dos veículos de transporte coletivo em cada uma delas. Às poucas que compreenderam o alcance dessa idéia e me enviaram os dados necessários, aqui externo meu sincero agradecimento.

Foi necessário, em algumas delas, completar a história com dados esparsos que encontrei em livros nas bibliotecas públicas. Por esse motivo, este livro está eivado de pequenas falhas cronológicas, mas que me foram impossível superá-las, em vista da impossibilidade de me locomover pessoalmente a cada uma.

Assim sendo, consegui reunir dados para a elaboração da história de cerca de 66 cidades; outras que soube que teve serviço de bondes mas não localizei dados precisos, ficarão aguardando posteriores dados.

O Brasil sempre acompanhou os progressos notados no resto do mundo, principalmente nos transportes coletivos.

Tivemos serviço de bondes a tração animal poucos anos após a inauguração desse tipo de transporte, que, ao que se sabe, foi em Nova Iorque, em 1852. (No Brasil esse mesmo serviço foi aprovado por concessão de 12 de março de 1856, antes da Alemanha, Inglaterra ou França.) Em 1879 é demonstrada a primeira estrada de ferro elétrica em Berlim, por Werner Siemens, que não passava de um pequeno bonde elétrico. Em 1892 é inaugurada, no Brasil, a primeira linha de bondes elétricos da América do Sul.

O que poucos sabem é que o Brasil, no tempo do Império, possuía companhias que exploravam o transporte urbano por bondes a tração animal em vários países, como vemos a seguir:

Decreto Imperial n.° 4.990 de 26-6-1872; concede à Cia. Ferro-Carril de Montevidéu autorização para funcionar. (Era uma companhia brasileira que, mediante o citado decreto, instalava e movimentava bondes, na capital do Uruguai.)

Decreto Imperial n.° 5.087 de 18-9-1872; concede à Cia. Carris de Ferro de Lisboa autorização para funcionar. (Outra companhia brasileira que se propunha instalar serviços de bondes nas terras de além-mar.)

Decreto Imperial n.° 5.130 de 6-11-1872; concede à Cia. Brasileira de Carris de Ferro de Bruxelas, autorização para funcionar e aprova estatutos (sede no Rio de Janeiro).

Decreto Imperial n.° 5.687 de 8-7-1874; concede à Cia. Brasileira de Tramways em Paris, autorização para funcionar. Esta companhia obteve privilégio para, por espaço de 36 anos, "construir, usar e gozar de linhas de trilhos por tração animal nas ruas e arrabaldes da cidade de Paris".

Não me move absolutamente saudosismo como a muitos poderia parecer, mas sim uma satisfação que se deve à história, pelo muito que o bonde ajudou na expansão das cidades e progresso do país, seguido pelo trólebus; sabendo-se que ainda existem cerca de 150 cidades na Europa e 138 na URSS e Ásia, com serviço de bondes, sempre se moder-

nizando e 289 cidades com serviço de trólebus, vemos que o transporte elétrico é o ideal pois além de ser antipoluente e barato, não depende de energia importada e se adapta a qualquer topografia citadina.

Devido à verdadeira caçada (não só no Brasil, mas principalmente nas Américas do Norte, Centro e Sul) os bondes foram se extinguindo, não por serem obsoletos ou antieconômicos, mas sim por serem um entrave para a indústria automobilística e petrolífera. Alie-se a isto a preocupação em se inutilizar sistematicamente todos os arquivos e forçar no grande público a crença de que os bondes eram um fator de congestionamento de trânsito e impedia o livre movimento dos automóveis e ônibus (quando o que acontecia geralmente era o contrário) pode-se ter idéia da dificuldade em se obter dados positivos para a elaboração deste trabalho.

Esse é o motivo deste livro que (espero) preenche uma lacuna em nossa história, tão falha neste assunto.

Note-se que as cidades do Estado de São Paulo estão com suas histórias resumidas, por já estarem devidamente relacionadas no livro acima citado, que complementa este.

Agradeço a colaboração dos amigos que me ajudaram com dados e fotos, principalmente Waldemar Pinto Sampaio, Carlheinz Hahmann, Carlos Alberto Romiti de Carvalho e Ayrton Camargo da Silva. Agradeço também ao pessoal do Arquivo do Estado, Biblioteca Mário de Andrade e um agradecimento especial a Conceição, bibliotecária do Instituto Histórico e Geográfico de São Paulo, que tanto me ajudou na busca de obras raras. À minha mulher Thereza, que tanto me ajudou com incentivo e datilografia dos originais, não há palavras para agradecer, e ao meu filho Augusto também agradeço pelo seu interesse de pessoa jovem.

Waldemar Corrêa Stiel é um pesquisador notável. Procurador aposentado, ao invés de desfrutar o descanso merecido após tantos anos de trabalho, resolveu dedicar o seu tempo à difícil, mas ao mesmo tempo construtiva, tarefa de reunir as mais completas informações sobre o transporte urbano brasileiro.

Em seu primeiro livro, História dos Transportes Coletivos em São Paulo (1978), ofereceu valiosos subsídios, não só para aqueles que se interessam pela história do desenvolvimento da cidade, como para os que procuram denodadamente encontrar o caminho adequado para a relevante atividade do transporte urbano. E, ao descrever a história desse serviço coletivo em São Paulo retrata indelevelmente a própria história do transporte coletivo brasileiro, cuja faceta mais rica de experiências é a da própria Paulicéia.

Agora, completa a sua faina com este extraordinário "História do Transporte Urbano no Brasil", para o qual o argentino Aquilino Podestá sugerira o interessante título de "Summa Tranviariae Brasiliensis". Neste novo trabalho, Waldemar Stiel reúne informações dos quatro cantos do país sobre o transporte por bondes, que existiu em nada menos de 69 cidades por ele catalogadas. Mas as informações que coligiu indicam que o Brasil teve oito instalações de bondes a vapor, 47 de bondes de tração animal, 44 de bondes elétricos, 11 de trólebus (muitas dessas se sucederam em uma mesma cidade), além de 19 outras instalações sobre as quais não há muitos dados. Nem sempre, por isso, essas informações se converteram em um texto do livro, devido à carência de elementos comprováveis, que foram sempre a preocupação básica do autor.

A história do bonde no Brasil reveste-se de importância especial nesta quadra em que se questionam os rumos do transporte urbano brasileiro. Os bondes constituíram, sem dúvida, o maior acervo de transporte organizado que o país teve e que foi sucedido pelo transporte por ônibus, normalmente objeto de "permissões" que, via de regra, não se inserem em um plano básico de locomoção ou de uso do solo. E a extinção daquele sistema eletrificado foi habitualmente forçada pela crescente e devastadora presença do transporte individual, admitido equivocamente na década de 60 como a solução definitiva da mobilidade urbana.

As grandes cidades brasileiras, ao constatar-se a rápida inviabilização dos modos de transporte remanescentes, apelaram para os sistemas metroviários como tábua de salvação. Mas o país inteiro se convence hoje de que, mercê dos elevados custos de implantação e operação, os metrôs e seus assemelhados hão de reservar-se exclusivamente para os corredores de muito alta demanda.

Ao lado dos impasses já constatados no início dos anos 70, quando os problemas do congestionamento do tráfego e da poluição urbana demonstravam a irracionalidade das soluções até então adotadas, a crise do petróleo veio confirmar, definitivamente, que a solução brasileira para o deslocamento urbano haveria de repousar fundamentalmente no transporte coletivo de superfície. Para isso, a prioridade oferecida ao automóvel, no sistema viário, deveria retornar ao transporte coletivo. E, finalmente, o país deveria dar preferência às tecnologias de tração elétrica, já que não dispõe de petróleo e conta com eletricidade abundante.

Enfim, estava sendo redescoberto o bonde! Afinal de contas, o bonde foi exatamente um sistema de transporte público eletrificado, que circulava, muitas vezes, em faixas exclusivas.

John Coutinho, coordenador do Fórum de Transportes realizado pela Academia de Ciências de Nova Iorque em 1967 disse que "a história do transporte é a história da civilização". Nada a estranhar, portanto, que aquela dê voltas como ocorre com esta. Lembro-me de que, logo após a 2.ª Grande Guerra, alguém perguntara a Albert Einstein como seria a 3.ª Guerra Mundial, dado o fato de se ter terminado a anterior com artefatos nucleares. Sua resposta foi: "a terceira eu não sei; mas a quarta será a pauladas e pedradas".

Por seu turno, Philip Gillespie, em sua contribuição ao trabalho "Estrutura Urbana" (Londres 1968), diz que "deve-se considerar o transporte como a prioridade máxima da cidade, devido à sua poderosa influência sobre o uso do solo. A fluida mobilidade das pessoas e das mercadorias é essencial para o crescimento, bem-estar e riqueza das sociedades urbanas de hoje; mas a nossa necessidade de nos movermos de um lugar a outro, nas cidades e nos complexos conurbanos, há superado seriamente a nossa capacidade de fazê-lo". E, num outro trecho, diz que "valer-se do transporte de massa, evoca visões de deslizar-se cidade abaixo, deixando atrás bloco após bloco, em um comprimido veículo, acompanhado por estrondosos ruídos e fumaça. É difícil amar um ônibus".

Essas considerações sobre a nossa incapacidade de resolver o problema dos deslocamentos urbanos, associadas à visão que todos temos da má qualidade do transporte coletivo de hoje, levam-nos a repensar o velho bonde. Mas não se trata de mero exercício de nostalgia e sim de reflexão sobre o modo de exercer adequadamente o transporte de massa, dando-lhe prioridade na via pública.

O novo livro de Waldemar Stiel chega, portanto, em momento de grande oportunidade. E, talvez por ter sido eu o autor de um dos poucos protestos pela extinção do bonde em São Paulo, me haja sido dirigido o honroso convite para prefaciá-lo. Lembro-me, a propósito, que dez anos antes de extinto o bonde paulistano, eu decidira salvá-lo. Como funcionário da CMTC-Cia. Municipal de Transportes Coletivos, entendia que uma das razões da decadência do sistema repousava na obsolescência dos próprios veículos: era necessário modernizá-los, construindo-os inteiramente fechados, com boa renovação de ar, com comandos suaves, com motores blindados, que suportassem as enchentes da Vila Maria.

Consultei então um meu ex-professor de tração elétrica, Umberto Borriello, sobre a possibilidade de fabricar aqui os motores. E, diante de sua resposta afirmativa, tramei com o eng. Joaquim Lopes Figueiredo, chefe das oficinas de bondes da CMTC, a construção de um moderno bonde, lá mesmo. Estávamos convencidos de que isso era plenamente factível; mas, faltou-nos o apoio, pois a época era de abandono do transporte público.

A verdade é que a evolução se faz por ciclos e estamos hoje às voltas com os velhos conceitos do transporte por bondes. Mas foi ainda clarividente o dr. Waldemar Stiel quando associou à sua história dos bondes a dos trólebus, no Brasil.

Quando, em 1975, São Paulo admitiu, através do plano Sistran, que o transporte público básico haveria de ser feito em superfície, por modo eletrificado, em faixa exclusiva, optou não mais pelo bonde, mas sim pelo trólebus. Se a cidade tivesse modernizado a sua rede de bondes, talvez a opção fosse outra; mas, àquela altura, não foi difícil verificar que seria muito mais econômico e muito mais fácil desenvolver um trólebus moderno, utilizando componentes da indústria automobilística, do que implantar uma nova indústria de bondes no país.

Renasceu aí a indústria de trólebus, com tecnologia inteiramente atualizada. Várias cidades já se beneficiaram desse novo transporte, que tem permitido operar com tarifas até 20% menores do que as dos ônibus. E, aos poucos, vai-se devolvendo a via pública ao transporte coletivo, construindo-se faixas exclusivas para esses trólebus, que se tornarão ainda mais eficientes e mais econômicos.

Provavelmente estará aí a vocação brasileira para o transporte coletivo urbano de superfície. Possuímos tecnologia e indústria para isso, gerando um sistema de transporte de massa incomparavelmente mais econômico do que os congêneres sobre trilhos. E vemos agora tradicionais fabricantes europeus de ônibus dedicarem-se ao estudo e projeto de trólebus em faixa exclusiva, com capacidade de até 40 mil passageiros por hora e por sentido.

Mais uma vez, no momento propício das discussões, a colaboração de Waldemar Stiel, se faz presente. Por todos os títulos e razões, "História do Transporte Urbano no Brasil" deve ser lido. Para os amantes da história, será um deleite, para os especialistas em transporte, um oportuno instante de reflexão.

São Paulo, junho de 1982
ADRIANO MURGEL BRANCO

Tabela de Conteúdo

O BONDE

(1898)

Rui Barbosa

O bonde foi, até certo ponto, a salvação da cidade. Foi o grande instrumento do seu progresso material. Foi ele que dilatou a zona urbana, que arejou a cidade, desaglomerando a população, que tornou possível a moradia fora da região central.

O bonde foi — é preciso dizê-lo — uma instituição providencial. Se não existisse, era preciso inventá-lo.

AFOGADOS DA INGAZEIRA

Unidade da Federação: Pernambuco
Latitude: 7° 44' 56" S — **Longitude:** 37° 38' 04" W
Altitude: 525 m — **Área:** 1.407 km²

1. História

A sede do município está situada na zona fisiográfica do sertão pernambucano e dista 306 km de distância da capital do Estado, em linha reta.

Sua origem foi uma fazenda de criação, chamada Barra da Passagem, pertencente a Manoel Francisco da Silva, isto por volta de 1836, mas o desenvolvimento do pequeno núcleo data de 1860, época em que, devido à proximidade de terras férteis, como a da Colônia, no município de Flores e à margem das estradas que ligavam a capital do Estado com o interior e com o vizinho Estado da Paraíba, atingiu o seu apogeu.

Conta-se que o nome Afogados vem da crença de que em tempos idos, um casal de viajantes, tentando atravessar o rio Pajeú, na ocasião da cheia, pereceram ali, sendo seus corpos encontrados dias depois muito abaixo do sítio do acidente.

Muita gente conhece o local como Passagem dos Afogados.

A lei provincial n.º 295, de 5 de maio de 1852, criou o município de Ingazeira, com a instalação em 7 de janeiro de 1853. A lei provincial n.º 1.403 de 12 de maio de 1870 criou o distrito de Afogados e finalmente por lei estadual n.º 991 de 1.º de julho de 1909, que concedeu foros de cidade à Vila de Afogados, esta passou a ser tratada como Afogados da Ingazeira, visto já existir no Recife a freguesia de Afogados.

2. Serviço de bondes

Em 1895 é iniciado o serviço de bondes a burro, sob a responsabilidade da "Companhia Ferro-Carril Boa Viagem", pequena empresa, sem possibilidade de expansão. A linha tinha apenas 1.500 m de extensão. O material rodante se compunha de um carro de passageiros e um misto. Para tração possuía apenas oito muares.

No ano de 1912 transportou 15.413 passageiros. E apesar de tudo, nesse ano a companhia ainda teve um pequeno lucro, pois foi a receita de 5:316$000, quando a despesa foi de 4:033$000 (lucro de 1:283$000...).

A pequena companhia serviu a cidade durante cerca de 20 anos, desaparecendo nos fins da segunda década deste século.

MIL RÉIS E CRUZEIRO

Para melhor compreensão dos valores que aparecem no decorrer das histórias, vamos tentar elaborar uma correspondência entre os valores monetários existentes e o atual cruzeiro.

O padrão monetário dos réis e contos de réis foi uma herança deixada pelos portugueses. Na época dos primeiros bondes, havia ainda pequenas moedas divisionárias dos seguintes valores: $0,10 réis, $0,20 réis, $0,50 réis, $100 réis, $200 réis e $500 réis, a seguir moedas e notas dos valores maiores: 1$000 (um mil réis), 2$000 (dois mil réis), 5$000 (cinco mil réis), 10$000 (dez mil réis), 20$000 (vinte mil réis), 50$000 (cinquenta mil réis), 100$000 (cem mil réis), 200$000 (duzentos mil réis), 500$000 (quinhentos mil réis) e 1:000$000 (um conto de réis, equivalente a um milhão de réis). Observação: havia moedas até o valor de 2$000. Em seguida só havia papel-moeda. (Só em 1935 apareceram moedas de prata no valor de 5$000.)

Em 1942 foi estabelecido o padrão cruzeiro que equivalia, em valores, com o mil réis: 1 cruzeiro igual a 1$000 (um mil réis). Em 1967 com o estabelecimento do cruzeiro novo esse valor foi desvalorizado, passando o cruzeiro novo a equivaler ao antigo 1:000$000 (um conto de réis). Por esse motivo, torna-se difícil a comparação entre os três valores monetários.

Somente se pode calcular o valor então estabelecido na época, comparando-se os preços de outros gêneros ou materiais. Exemplo: ao ser posta em tráfego a primeira linha de bondes em São Paulo (1872), o percurso de cerca de 7 km custava, ao passageiro, $400 réis; um jornal na mesma época custava $0,50 (cinquenta réis) o que equivalia dizer que com o preço de uma passagem de bonde, comprava-se oito jornais.

A tendência do preço da passagem dos bondes foi abaixar com o advento do bonde elétrico e no início do século, quando a passagem estava a $200 (duzentos réis) ou 50% menos do que em 1872, o jornal já custava $100 réis, mas tomava-se um belo copo de chopp pelo mesmo preço que se pagava por uma viagem de bonde. (É certo que em algumas cidades a passagem era cobrada em várias seções de $200 réis ou $100 réis, mas não era comum.)

Em 1909 1 kg de arroz custava $400 réis e 1 kg de feijão, $150 réis. Uma engraxada de sapato era $100 réis e um cafezinho também $100 réis. Uma caixa de fósforos, $0,20 réis e 1 kg de carne de segunda custava $800 réis e de primeira, 1$000 (um mil réis). Miúdos, como miolo, fígado, bucho era dado de graça. Um pacote de 20 cigarros, $200 réis e um par de sapatos de cromo alemão, 25$000 (vinte e cinco mil réis).

ALÉM PARAÍBA

Unidade da Federação: Minas Gerais
Latitude: 21° 52' 13" S — **Longitude:** 42° 40' 20" W
Altitude: 140 m — **Área:** 694 km²

1. História

A sede do município está situada na zona da Mata do Estado, à margem do rio Paraíba do Sul, distante, em linha reta, 254 km da capital do Estado.

O início da localidade deu-se em 25 de agosto de 1811, quando o alferes Maximiniano Pereira de Souza escolheu um local para ser erguida a matriz da Freguesia de São José do Paraíba, perto dos terrenos do padre Miguel Antonio de Paiva e à pequena distância do ribeirão Limoeiro, afluente do rio Paraíba.

No seu pequeno porto fluvial, chamado porto Velho, desenvolveu-se intenso movimento com o cruzamento do rio por várias barcas, transportando passageiros e produtos da lavoura.

Com a escolha da várzea, abaixo do antigo ponto das barcas, para a estação e ponto terminal da Estrada de Ferro D. Pedro II, inaugurada em 1872, que partia de Entre Rios, a localidade recebeu grande impulso.

Logo após a Estrada de Ferro Leopoldina cruza a cidade com suas linhas, em continuação à E. F. D. Pedro II e ali instala as suas oficinas, o que ainda mais contribuiu para o progresso local.

Em 1880 é assinada a lei criando o município de São José de Além Paraíba, que teve lugar a 22 de janeiro. Os vereadores tomaram posse e elegeram seu presidente o coronel Joaquim Luiz de Souza Breves.

Com a lei n.° 3.100 de 28 de setembro de 1883 a vila é elevada à categoria de cidade.

O nome de São José de Além Paraíba veio do nome **São José** (seu padroeiro) e **Paraíba** (nome do rio em cuja margem esquerda foi erigida a cidade). O **Além** foi acrescentado para diferenciar esta cidade de outra São José do Paraíba, existente no Estado de São Paulo.

Finalmente por lei da Divisão Administrativa do Estado de Minas Gerais n.° 843 de 7 de setembro de 1923, o nome foi abreviado para **Além Paraíba**.

2. Bondes

Em 18 de outubro de 1878, pelo decreto imperial n.° 7.046, é dada a Luiz Jacome de Abreu e Souza "autorização para construir, usar e gozar, pelo prazo de 30 anos, de uma linha de carris de ferro, com bitola de 0,70 cm desde a estação da Estrada de Ferro D. Pedro II, no Porto Novo da Cunha até a freguesia de Nossa Senhora de Conceição do Paquequer" (nome primitivo da localidade).

O decreto n.° 8.427 de 18 de fevereiro de 1882 aprova os estudos definitivos da nova linha. (A estação acima referida, ficava no ramal Melo Barreto — Porto Novo da Estrada de Ferro Leopoldina, km 255,8, situada no município de Além Paraíba.)

Antes da sua inauguração o contrato é transferido para Nicolau Taranto e em 1895 é inaugurado o serviço de bondes, com 4 km de extensão.

O capital da nova empresa era de 100:000$000, e o material rodante, em 1912, se compunha de oito carros de passageiros, dois de carga com 40 animais para tração.

O movimento de passageiros era pequeno, mas mesmo assim dava lucro. Em 1912 transportou 65 mil pessoas, o que lhe deu uma receita de 20:000$000, quando a despesa no mesmo período foi de 15:000$000, dando um lucro de 5:000$000.

Em 1922 já o número de passageiros havia aumentado para 150 mil pessoas com 180 mil kg de carga transportada. O número de veículos tinha aumentado para 12 carros de passageiros, dois de carga, com 60 animais para a tração. Com 15 empregados para os serviços, a companhia se desenvolvia como podia.

3. Eletrificação

Em junho de 1923, a câmara municipal desapropria a empresa carril de muares, para facilitar a construção das novas linhas de bondes elétricos, então em projeto. Aí é extinto o serviço de bondes a burro.

Em 31 de julho de 1923 a empresa é adquirida por Adão Pereira de Araújo, pela importância de 82:000$000.

É então assinado contrato com a municipalidade para a eletrificação das linhas.

Em meados de 1925 já se achavam em Porto Novo da Cunha, os novos carros elétricos, enquanto em Além Paraíba se trabalhava ativamente na instalação dos trilhos e rede aérea.

Finalmente, em 15 de novembro de 1925, com grandes solenidades e a presença do presidente do Estado de Minas Gerais, Mello Viana, é inaugurado o novo serviço de bondes elétricos.

Diz uma revista da época: "O serviço inaugurado satisfaz plenamente à expectativa geral, tendo sido, por este motivo, festivo o ato realizado. Os bondes são muito elegantes e confortáveis, comportando 40 passageiros cada um". (1)

O horário foi organizado por Roberto Araújo, gerente dos serviços de tração elétrica e iluminação geral do município.

Era esperada para breve a inauguração do serviço de reboques, para transporte de operários das oficinas da Cia. Leopoldina e diversas fábricas daquela cidade.

Em fins da terceira década deste século a linha deixou de funcionar.

Bonde elétrico — Além Paraíba — 1925
Electric tram in Além Paraíba

1) Brazil Ferro-Carril — vol. 29 — pág. 625/6.

PALAVRA "BONDE"

("Dicionário Enciclopédico Jackson" — Vol. III, pág. 1.558)
BOND — (trecho) No Brasil usa-se também a palavra para designar os carros elétricos, porque a primeira companhia no país a usar desse instituto de crédito, foi a que em primeiro lugar estabeleceu um serviço de carris urbano. Chamavam-na então, "companhia dos bonds", e bonds aos carris.

("Revista Eu Sei Tudo" — Vol. 17 n.º 35, pág. 104 — artigo de Hermeto Lima)
Trecho: "Neste mesmo ano (1867), a 8 de outubro, aparecem as diligências para Botafogo. O povo as chamou de bondes, em virtude de por esse tempo terem aparecido as apólices da dívida pública, emitidas pelo Visconde de Itaboraí, então ministro da Fazenda. Essas apólices em inglês chamavam-se "bonds". A companhia, para facilidade do troco, emitiu também uns bilhetes de passagem, a que deram o nome de "bonds", nome que por extensão o povo aplicou a estas diligências.

("Dicionário do Folc-lores Brasileiro" — Luiz da Câmara Cascudo — pág. 128)
BONDE — Veículo de tração animal ou elétrica. É um brasileirismo. Pelo decreto n.º 4.244, de 15 de setembro de 1868, o Visconde de Itaboraí, presidente do Gabinete, emitiu um empréstimo nacional até 30 mil contos, com juros pagáveis em ouro, mediante apresentação de apólice, cautelas, bonds; operação financeira que despertou atenção geral. Em novembro, a "Botanical Garden Road Company", fez circular os primeiros veículos no Rio de Janeiro e o carioca aplicou aos carros o nome abrasileirado das pequenas apólices, bonds, registrado na imprensa da época e posteriormente vulgarizado por todo o Brasil.

("Jornal do Comércio" — Rio de Janeiro — 10-10-1868 — Secção A Pedidos)
"Os capitalistas davam o seu dinheiro ao governo recebendo bonds: o zé povinho dava o modesto pecúlio à nova companhia (Ferro-Carril do Jardim Botânico) em troca

daqueles bilhetes, por ela vendidos, que não só lhe garantiam a passagem, como ainda lhe serviam de moeda corrente, pois como tal, eram eles aceitos em geral pelo comércio; todos tinham, ou podiam ter, em resumo, o seu "bonde". Eis como e por que somos nós os únicos a chamar bondes, os veículos ou carros, que, em outros lugares recebem diferentes denominações: comboios, ferro-carril, tramways etc.

(No número acima do Jornal do Comércio, esse artigo acompanhava uma crítica ao recente empréstimo nacional — decreto de 5 de agosto de 1868 — emitido pelo Visconde de Itaboraí.)

("Os Meios de Transporte do Rio Antigo" — Charles Dunlop — pág. 36)

"Foi nessa época (1870) que começou a ser empregada entre nós a palavra 'bond', que na América do Norte significa um título, em geral emitido por empresas pelo qual se firma um compromisso de cumprir certas obrigações ou mesmo pagar determinada importância. Como não havia ainda no Brasil moedas de níquel (que só apareceram em 1872), viam-se os passageiros e a própria companhia em dificuldades para o pagamento e recebimento das passagens que custavam 200 réis, porque quase não havia em circulação moedas de prata desse valor. Diante disso, teve ela a idéia de emitir pequenos cupons ou bilhetes em grupos de cinco, pelo preço de 1 mil réis, de que havia abundância de notas. Esses cupons, nos quais se via impresso o desenho do veículo, haviam sido confeccionados na América do Norte, onde eram conhecidos por 'bonds'. Ora, todos quantos se utilizavam desse novo meio de transporte tinham a comodidade de adquirir os tais cupons, para não terem de carregar, quando não possuíssem, uma moeda de prata de 200 réis, cinco moedões de cobre de 40 réis, que pesavam muito. E a própria companhia denominava tais cupons de 'bonds' porque, realmente, eles representavam o compromisso por ela assumido de, em troca, dar uma passagem em seus veículos. Por fim, o público passou a chamar o próprio veículo de bond, depois aportuguesado para **bonde**. Até então, os termos usados eram: carros tirados por animais sobre carris de ferro; trem; diligências sobre trilhos de ferro; carros americanos; e os apelidos: 'Vacas de Leite', em alusão aos guizos dos animais empregados na tração desses veículos, e 'Jabotis' devido à forma abaulada do tejadilho dos carros."

ARACAJU

Unidade da Federação: Sergipe
Latitude: 10° 55' 00" S — **Longitude**: 37° 03' 00" W
Altitude: 2 m — **Área**: 176 km²

1. História

Aracaju é a capital do Estado de Sergipe e está localizada à margem direita, e a 5 km da foz do rio Sergipe, em uma baixada pantanosa, que foi aterrada em meados do século XIX, para a edificação da cidade, conforme projeto de José Basílio Pirro. Isso em vista de a antiga capital, sediada em São Cristóvão, não ter contato fácil com o mar, na época o quase único meio de comunicação entre nossas cidades. Pelo mar saía o açúcar, a principal produção do Estado. Pelo mar vinham, em contrapartida, os produtos do "reino", assim como as poucas notícias atualizavam os parcos conhecimentos sobre o resto do mundo.

Inácio Joaquim Barbosa, ao iniciar sua gestão como presidente da província, concebeu o plano da mudança da capital, e a partir de novembro de 1854, a praia do Aracaju foi o local escolhido pelo governador para instalar a alfândega e a Mesa de Rendas Providenciais; criaram-se uma agência de correios, uma delegacia de polícia. A 2 de março de 1855 a Assembléia Legislativa Provincial abria suas sessões em uma modesta casa na praia do Aracaju. O presidente Barbosa dizia então: "Aracaju possui um ancoradouro vasto, profundo e abrigado, e província pobre, pequena, Sergipe não se pode dar ao luxo de gozar duma capital e um porto marítimo separadamente, nem ser, então, esta a mentalidade dominante".

Pela resolução n.° 413, de 17 de março de 1855, foi criada a "cidade de Aracaju".

Sebastião José Basílio Pirro, então capitão de engenheiros, que ali se achava desde 1848, teve a primazia de ser o primeiro brasileiro a projetar uma cidade.

Logicamente, para a época, não era um projeto grandioso, não passando de um traçado copiando um tabuleiro de damas, isto é, dentro de um quadrado de 540 braças (1.188 m) de lado, estavam traçados quarteirões iguais, de forma quadrada, com 55 braças de lado separadas por ruas de 60 "palmos" de largura. Lentamente a cidade progride, e em 1884, como um marco do seu desenvolvimento industrial, aparecem vários estabelecimentos industriais, inclusive a primeira fábrica de tecidos.

2. Bondes

A cidade começa a crescer, lotando toda a planície entre o rio e as dunas, e se expande para noroeste; só em 1900 se inicia a pavimentação com pedras irregulares. Mesmo assim, Aracaju quase não viu o desfilar dos coches, dos tílburis e das carruagens.

Em 12 de setembro de 1908, a Assembléia aprova, em segunda discussão, um projeto que concede privilégios de transportes coletivos sobre trilhos à "Companhia de Carris Urbanos".

Com o aparecimento dos primeiros bondes a burro em 24 de outubro de 1908, dá-se o tiro inicial do progresso da cidade para o sul. A rua do Itabaiana transformou-se em um dos mais importantes logradouros residenciais da aristocracia de Aracaju. O governador nessa época era Guilherme de Souza Campos.

A primeira linha dos bondes a burro se iniciava na cadeia velha (depois Palácio Serigy) e terminava no trapiche Aurora. Linha pequena, mas na época representava grande progresso para a cidade.

Os bondes eram geralmente puxados por dois burros e com cinco bancos de quatro lugares cada um, comportando 20 passageiros.

Mário Cabral relata com minúcias uma daquelas viagens assim: "Passeios adoráveis! O bonde lotado, seguia aos trambolhões o seu destino. Subitamente os burros empacavam, deitavam-se nos trilhos e faziam greve pacífica, e não havia chicote que os tirasse dali. Então os passageiros desciam e apreciavam entre contrariados e divertidos a luta do boleeiro (o que conduzia o bonde, o homem da boléia) para convencer os animais da sua obrigação de puxar o veículo, a "viatura" como diria um clássico da terra" (1)

Junto com os bondes os aracajuenses tiveram o prazer de receber também o melhoramento do serviço de águas. Era presidente da companhia, em 1915, José Antonio Moreira.

Infelizmente, a Companhia de Carris Urbanos, concessionária dos serviços de bondes, não cuidou de melhorar e atualizar seus serviços que pouco a pouco foram se deteriorando até que em julho de 1920, em vista do serviço imprestável oferecido pela companhia, o governo encampou-a pagando pelo acervo parte em dinheiro e parte em apólices do Estado, remodelando completamente o serviço, que era péssimo, com as linhas sem conservação e o desconhecimento total das regras de seu assentamento, determinando por esse motivo a inutilidade de grandes trechos.

O estado dos bondes não fugia à regra: desmantelados, sujos e com instalações e oficinas em péssimas condições. Em parte isso era devido à invasão constante das marés que enchiam tudo de lama e nauseabundos detritos.

A primeira medida adotada pelo governo, ao tomar posse dos bens da companhia, foi mandar fazer um aterro para prevenir e sanear toda essa área.

As linhas foram melhoradas e inaugurados novos ramais. Os carros foram reconstruídos e limpos e com isso a renda melhorou.

Pelas estatísticas da época, ao tomar resolução de encampar a companhia, em maio de 1919, a renda foi de 3:357$640 e menos de um ano depois, feitas as reformas e limpeza, isto é, em fevereiro de 1920, a renda elevou-se a 9:229$900 (quase o triplo). Como a despesa para a reparação geral foi de cerca de 90 contos, previa-se para breve o seu reembolso total.

Os gastos totais para esse fim foram:

Encampação dos carris urbanos	225:000$000
Compra de muares para os mesmos	34:984$000
Melhoramentos materiais no serviço de viação urbana do Estado:	69:594$622 (2)

3. Eletrificação

O serviço estava satisfazendo plenamente seu fim, apesar de ainda continuar a manter a tração animal. Após a encampação o presidente Lobo começou a pensar também na eletrificação, pois apesar desses bons resultados julgou necessário introduzir várias modificações para que ela satisfizesse várias necessidades, salientando-se a de estender aos subúrbios mais afastados e pitorescos da capital, as linhas, e o principal, substituir pela eletricidade o então obsoleto sistema de tração animal.

Para esse fim, o governador do Estado, Pereira Lobo, mandou organizar, por pessoas competentes, os necessários dados, que foram entregues para estudos a três importantes companhias do ramo: Cia. Suíça de Energia Elétrica, Siemens-Shukertverk e Westinghouse.

Em novembro de 1923, o governo do Estado escolhe entre as firmas acima, a Companhia Brasileira de Eletricidade Siemens-Schukert S. A., a Sociedade de Motores

1) Roteiro de Aracaju — Mário Cabral — 1948.
2) O Novo Sergipe — Canto e Mello — Tip. e Pap. Vilas Boas — Rio de Janeiro — 1921

Deutz Otto Legitima Ltda. e João Antonio de Almeida, este último sócio da empresa Andrade & Almeida que matinha o serviço de bondes a burro, para o fornecimento de luz e bondes elétricos na capital do Estado.

A nova empresa concessionária era puramente organizada com capitais sergipanos.

Os concorrentes assumiram o compromisso de fazer as seguintes modificações: "eletrificação no serviço da viação urbana, fazendo-a com material novo e apropriado às necessidades da cidade, de acordo com o sistema mais moderno de tração elétrica, com material suficiente ao desenvolvimento progressivo da população urbana da capital, extensão do serviço, calçamento do leito das linhas, de acordo com o calçamento geral da cidade, e as partes laterais em toda a sua extensão de 1 m de cada lado".

Em fevereiro de 1924, após vários estudos, é assinado contrato para o estabelecimento de bondes elétricos. Por parte do governo do Estado assinou Graccho Cardoso.

Pelo novo contrato, além das linhas então em tráfego, a nova empresa "Companhia de Tração Elétrica de Aracaju", estenderia seus trilhos para os seguintes pontos: "Atalaia, av. Barão de Maroim, Além de Arauá, rua de Itabaianinha, e bairro Industrial, inclusive Chica Chaves até o morro do Urubu.

No citado bairro Industrial foi iniciada, em julho de 1924, a construção de nova usina elétrica.

Os primeiros trilhos chegaram da Bélgica em abril de 1925, quando foram iniciados os serviços de assentamento das novas linhas. Os trilhos e maquinismos eram todos de procedência belga e consistiam no seguinte:

— uma usina termoelétrica de 26 m x 45 m de área na qual seriam instalados:

a) dois motores a gás pobre, de 600 cavalos de força efetiva cada um, acoplados com dois geradores trifásicos de 500 kW cada, e 5.250 V, 50 ciclos.

b) um quadro de distribuição completo com aparelhos e instrumentos.

c) todas as máquinas auxiliares e demais acessórios (seria instalada também uma linha de transmissão de 1.700 m de comprimento).

Praça Fausto Cardoso — Aracaju — 1931
Fausto Cardoso Square (Álbum Fotográfico de Aracaju)

Rua João Pessoa — Aracaju — 1931
João Pessoa Street

— dois convertedores rotativos do tipo "rotaryz convertors" de 155 kW cada um, que transformariam a corrente alternada trifásica de 5 mil V em corrente contínua de 600 V para o serviço de bondes elétricos.

— 21 km de linhas com a bitola de 1 m, sendo 4 km de trilhos de fenda e 17 km de trilhos Vignole.

— 21 km de fio trolley.

— dez bondes elétricos para 32 passageiros cada um, sendo cada bonde munido de dois motores de 35 cavalos.

— dois carros motores para carga. (Estes 12 bondes chegaram a Aracaju em dezembro de 1925, pelo vapor "Bremerhaven".)

Em março de 1926, tendo em vista as alegações que lhe foram feitas pela empresa de tração, o presidente do Estado resolveu deferir o requerimento em que a mesma solicitou prorrogação de prazo para a inauguração dos serviços de tração, pois o serviço de instalação da rede aérea teve de ser paralisado, em virtude dos fios da rede telefônica interceptarem os da empresa em vários pontos da cidade.

Mesmo assim, no mesmo mês de março é inaugurada a nova usina elétrica que a empresa mandou construir em substituição da que há muito se tornara insuficiente.

Esta nova usina estava situada a uns 1.500 m do centro, possuindo dois motores a gás pobre de 600 cavalos efetivos cada um, funcionando com lenha, tendo sido previsto lugar para uma terceira unidade de igual potência.

Cada motor acionava, por meio de acoplamento direto, um gerador Siemens trifásico de 500 kV; 5.250 V, 50 períodos por segundo.

Na antiga usina geradora, no centro da cidade se situava a subestação, abrangendo os quadros de aparelhagem para a distribuição de força e luz e mais dois convertedores de 155 kV cada um, para o fornecimento de energia elétrica aos bondes.

A instalação foi projetada, fornecida e executada pela Cia. de Eletricidade Siemens-Schuckert S. A., sendo que os motores de gás pobre foram fornecidos pela Sociedade Motores Deutz.

Em 15 de março de 1926, foi feita, com a presença do Intendente Municipal e de diretores da empresa concessionária, a primeira experiência de funcionamento dos bondes elétricos.

Foi percorrido grande trecho do bairro Industrial à estação da estrada de ferro e daí até a fábrica Confiança, retornando então à nova usina de eletricidade, o bonde experimental.

Em 1.º de junho de 1926 os bondes começaram a trafegar regularmente, mas a título de experiência na parte norte da cidade. Em virtude do corte das linhas telefônicas que impediam a circulação, ainda não trafegavam na parte sul da cidade.

Afinal, no dia 13 de agosto de 1926, com a presença de Washington Luiz Pereira de Souza, presidente eleito da República, que visitava a cidade, foi inaugurado oficialmente o serviço de bondes elétricos em Aracaju. Foram inaugurados também, no mesmo dia, o novo reservatório de água da cidade, o serviço de luz elétrica, o matadouro modelo e o novo edifício do Ateneu D. Pedro II.

O projeto de viação elétrica visava à construção de três linhas principais:

A primeira, à margem do rio Cotinguiba, partindo do bairro Industrial ao bairro Presidente Barbosa, voltando pela rua de Itabaiana;

A segunda serviria às ruas de Itabaiana, Siriri e Laranjeiras;

A terceira partiria da estação da estrada de ferro, servindo as ruas de Japaratuba, Arauá e praça da Catedral.

Previa-se, inicialmente, que o aumento da receita que fatalmente se faria em virtude da regularização dos horários e aperfeiçoamento dos serviços, se elevaria ao dobro da receita então auferida pelos bondes a burro, o que seria mais que suficiente para cobrir as despesas respectivas e talvez ainda deixar um saldo que seria aplicado no pagamento dos juros e amortização do capital empregado.

Todo esse progresso deve-se ao bacharel Maurício Graccho Cardoso, que tomou posse do governo do Estado em 1922.

4. Declínio

Em janeiro de 1931, por determinação da Empresa de Tração Elétrica, esta se transformou em Sociedade Anônima. (Até então a empresa girava sob a forma de uma comandita por ações.)

Foram aclamados para dirigir a nova sociedade anônima no primeiro período, João Mascarenhas e o engenheiro Carlos Sattler, respectivamente como diretor comercial e diretor técnico.

Em 1936 novamente o governo do Estado encampa os serviços de bonde elétrico que nessa época trafegavam nas seguintes linhas: Santo Antonio; Bairro Industrial; Hospital de Cirurgia; Bairro Siqueira Campos e Circular (depois veio 18 do Forte). (Nessa época havia em Aracaju 24 km de linhas e dez bondes de passageiros e dois carros de carga em tráfego.)

Novamente recorremos à recordação de Mário Cabral, ao relatar uma viagem nos bondes de Aracaju, desta feita nos elétricos: "Viajar nos elétricos da cidade de Aracaju pode ser divertido ou enervante. Se você estiver sem pressa, desejando apenas matar o tempo, dê um passeio ao bairro do Aribê e veja a grande feira de sábado, ou dê um passeio ao bairro 18 do Forte, contemple o majestoso quartel da guarnição federal lá em cima, ou admire o ingente esforço das lavadeiras cá embaixo. Mas se você estiver com hora certa, com hora marcada para qualquer negócio, é melhor então viajar de automóvel, ou mesmo a pé. Nunca ninguém sabe o que pode acontecer a um bonde na cidade de Aracaju. Já não quero falar do horário, mas das encrencas, falta de energia, da mudança súbita de itinerários". (3)

Então começaram a aparecer os ônibus, que ali eram conhecidos como "marinetis" para concorrer com os bondes, apesar destes andarem sempre superlotados, com gente pendurada dos dois lados, nos engates, em todos os lugares.

Mas sua extinção, como a de outras cidades brasileiras, já estava decretada, e para não haver concorrência entre o bonde e o ônibus, aqueles foram extintos em 1955.

3) Roteiro de Aracaju — Mário Cabral — 1948.

MATERIAL RODANTE

O Brasil, apesar de sua grande dimensão e carência de transporte, não possuía uma indústria efetiva de material para transporte coletivo.

A maior parte desse material era importada dos Estados Unidos. Outra parte da Inglaterra, pequena parte da Alemanha e Bélgica.

O maior fornecedor de nossos bondes, no início da tração animal, era o fabricante norte-americano John Stephenson Co Ltd de Nova Iorque, que exportou veículos para São Paulo, Santos, Salvador, Belém, São Luís e Porto Alegre. Para o Rio de Janeiro forneceu também os primeiros bondes elétricos, que trafegaram no país, os célebres três eixos modelo radial Robinson, em 1890. Após sua falência, por volta do princípio do século, os nossos bondes já elétricos, foram, na sua maioria fornecidos pela fábrica J. G. Brill, de Filadélfia. Outra parte era fornecida pela Saint Louis Car Company, de St. Louis. Da Inglaterra, a nossa maior fornecedora era a English Electric Company, acompanhada da Hurst Nelson e Dick Kerr e Co., de Londres. Da Alemanha, tivemos bondes da Siemens/Schuckert; Brow Bovery, Falkenreid e da Bélgica, da firma Nivelles.

Tivemos no Brasil apenas duas empresas que fabricavam esse tipo de veículo, não se contando, é lógico, as próprias oficinas das companhias concessionárias, que muitas vezes construíam seus próprios bondes, como é o caso de São Paulo, Rio de Janeiro, Santos, Salvador, Belo Horizonte etc.

Das duas indústrias específicas de material tranviário e ferroviário, a maior a mais conhecida era a Trajano de Medeiros & Cia. estabelecida no Rio de Janeiro e que forneceu bondes para o próprio Rio, São Paulo e várias outras cidades, além de material ferroviário para quase todas as nossas ferrovias. A segunda, bem menor, era a Sampaio Corrêa e Cia. também estabelecida no Rio de Janeiro, que ao que se saiba, só forneceu bondes para a cidade de Belo Horizonte.

A história da Trajano de Medeiros se resume no seguinte: o engenheiro civil Trajano Sabóia Viriato de Medeiros iniciou sua carreira como funcionário público, exercendo entre outros o lugar de chefe do escritório técnico da Estrada de Ferro Central do Brasil e subdiretor de obras da prefeitura do então Distrito Federal. Em 1898 resolveu ele montar um escritório de engenharia, encarregando-se especialmente de construção de prédios. Como arquiteto, executou importantes obras no Rio de Janeiro, e para satisfazer aos seus próprios trabalhos, arrendou uma pequena oficina de marcenaria e carpintaria na rua do Passeio, onde fabricava móveis e esquadrias. Esse foi o início da grande indústria de material rodante. No ano de 1899, convidado por Pereira Passos, o grande remodelador do Rio, então diretor da EFCB, para executar, por empreitada, a remodelação de carros e vagões daquela estrada de ferro, Trajano de Medeiros aceitou a difícil incumbência. Reconhecendo a insuficiência da pequena oficina de marcenaria de que dispunha, arrendou outra de serraria e carpintaria na rua Visconde de Itaúna e iniciou os novos trabalhos. Nessa época estava o serviço da EFCB em completa desorganização e a falta de material rodante era extraordinária. Pereira Passos pôs à disposição do seu empreiteiro, um grande galpão metálico que a estrada possuía na praia Formosa e aí foi iniciado o serviço. Reconhecida a insuficiência das duas oficinas empregadas nesse trabalho, Trajano de Medeiros resolveu arrendar as oficinas da antiga Cia. Metalúrgica e Construtora, que estavam abandonadas há alguns anos. Foi nessas oficinas que se organizou a nova indústria. Em pouco tempo, todo o material da EFCB que exigia reparação foi restituído ao tráfego e tornou-se preciso recorrer ao consumo de outras estradas de ferro e iniciar a fabricação de carros e vagões novos. Em 1903 Alfredo Maia, então diretor da Estrada de Ferro Sorocabana, encarregou Trajano de Medeiros da reconstrução de todo o material rodante daquela estrada. Novo desenvolvimento tiveram então as oficinas da Trajano de Medeiros para atender a este novo contrato. Montaram-se novas seções de máquinas, especialmente uma serraria completa, adquirindo-se os excelentes maquinismos da antiga Cia. Forjas e Estaleiros de Niterói e importando-se da Europa e dos Estados Unidos muitas máquinas aperfeiçoadas para o trabalho em ferro e madeira. Todas as seções das oficinas do Rio foram largamente ampliadas, e em

São Paulo montou-se uma oficina sucursal, destinada à reparação e armação de carros e vagões e ao conserto de locomotivas.

A transformação da tração animal para tração elétrica dos bondes de São Paulo, Rio de Janeiro e outras cidades, trouxe também às oficinas de Trajano de Medeiros avultado contingente de trabalho. A reputação do material fabricado estendeu o seu consumo a diversos Estados do Brasil. Tornou-se ainda mais uma vez necessário ampliar as oficinas e dotá-las de melhoramentos correspondentes ao desenvolvimento da fabricação. O eng. Trajano de Medeiros adquiriu então o Engenho de Dentro, um grande terreno, com a superfície de 440 mil m², no qual existia um grande galpão metálico com cerca de 300 m de comprimento por 25 m de largura, onde funcionara a Cia. de Cortumes São Lázaro, e que fora adquirido da exposição de Paris de 1889, onde servira como Palácio das Indústrias. De um lado passava a EFCB, com bitola de 1,60 m e do outro lado a mesma estrada com bitola métrica; do outro ainda a Estrada de Ferro do Rio d'Ouro e finalmente as linhas de bondes da Cia. Light and Power.

A fábrica foi trabalhando em progressão até a década de 30. Porém por vários motivos não foi possível manter o ritmo e pouco a pouco a firma foi desaparecendo, tendo em vista o começo da era automobilística, indo à falência após a morte de seu idealizador.

A firma Sampaio Corrêa & Cia. tinha escritório à rua da Candelária, 2, no Rio de Janeiro e executou empreitadas de grande vulto em construções de estradas de ferro, grandes instalações de luz elétrica, instalações para abastecimento de água, tendo fornecido os primeiros quatro bondes que trafegaram em Belo Horizonte, e posteriormente, em 1912, adquirido o controle da empresa concessionária desses serviços na mesma cidade.

ARARAQUARA

Unidade da Federação: São Paulo
Latitude: 21° 47' 37" S — **Longitude**: 48° 10' 52" W
Altitude: 646 m — **Área**: 1.778 km²

1. História

A cidade foi fundada por Pedro José Neto, fluminense, nascido em 1760. Em 1787, já casado e com dois filhos, transferiu residência para Itu. Ali abriu uma fazenda de criação e de cultura de cereais. Governava a vila de Itu, o capitão Vicente da Costa Taques Góis e Aranha, que segundo depoimentos, o fazia a seu bel-prazer e mão de ferro. No ano de 1790 a política estava agitada e Pedro José Neto, que discordava do governo acima descrito teve uma discussão, durante a qual esbofeteou o rival político. Foi por isso processado e condenado ao degredo em Piracicaba. Ali ele conseguiu fugir, transpondo a margem oposta do rio Piracicaba e, embrenhando-se no sertão, escapou à "justiça", mas acabou recebendo a pecha de criminoso.

Internando-se nas matas da outra margem do rio, descobriu ali os campos do sertão de Araraquara, antes somente conhecidos pelos índios Guaianás.

Ali se instalou e na sesmaria do ouro, fundou mais tarde a povoação de Araraquara. Pouco depois foi-lhe concedido indulto em atenção aos seus valiosos serviços prestados no desbravamento do "sertão de Aracoara".

Em 1805 ele e seus dois filhos constroem uma capelinha sob a invocação de São Bento. Em 19 de novembro de 1817 falece o fundador, vítima de um acidente.

Em 30 de outubro de 1817, por alvará, é criado o distrito de Araraquara, e em 10 de julho de 1832 é criado o município de São Bento de Araraquara, com território desmembrado de Piracicaba. Sua sede foi elevada à categoria de cidade por lei provincial n.º 7, de 6 de fevereiro de 1889.

Está distante da capital do Estado, São Paulo, 251 km em linha reta.

2. Trólebus

Araraquara é uma das raras cidades do Brasil que talvez nem sinta a escassez do petróleo nos seus transportes coletivos. Isto porque no serviço urbano só trafegam trólebus. Disse um visitante norte-americano ao escrever a história dos trólebus em Araraquara: "Esta cidade é a mais silenciosa, limpa e mais bem cheirosa cidade do mundo!" (¹)

O serviço foi criado em 1958, para ajudar o precário sistema de ônibus diesel (já que ali nunca houve serviço de bondes), então existente. Era prefeito nessa época, Rômulo Lupo. Homem de negócios, Rômulo Lupo em constantes viagens a várias cidades européias, dotadas de ônibus elétricos, ficou empolgado com a perfeição do sistema. Quando foi eleito prefeito da cidade, criou a "Companhia Trólebus de Araraquara". Para obter recursos, foram acrescidos 5% ao imposto, justificando que "os recursos provenientes dessa diferença seriam destinados a melhorar o sistema de transporte urbano da cidade".

1) Allen Morrison, em artigo publicado em "Trolleybus Magazine" n.º 102 de setembro de 1978

Carro n.º 1 — Villares/Grassi (foto de Carlos Alberto R. de Carvalho) — Araraquara — 1979
Car n.º 1 — 1979

Trólebus Massari (foto de Carlos Alberto R. de Carvalho) — Araraquara — 1979
Trolleybus Massari in Araraquara — 1979

Inicialmente foi instalada apenas uma rede elétrica, inaugurada em 1955, interligando as vilas Xavier e Carmo, com 18 km de extensão, servindo a população com seis trólebus.

Eram veículos de fabricação nacional da Industria Villares/Grassi. Como os lucros da companhia foram se avolumando, seus diretores decidiram criar novas redes, servindo a outros bairros. Em 1979 havia, em tráfego, 84 km de rede.

A companhia de trólebus de Araraquara é uma sociedade anônima, sendo seu maior acionista a prefeitura municipal, mas foi sempre administrada pela iniciativa privada, o que lhe proporciona bom lucro. Os acionistas recebem 12% ao ano e o lucro restante é aplicado para melhoramento dos serviços.

No início foi construída uma subestação de energia, contando em 1978 com três instaladas e mais três a instalar.

As linhas em operação em 1978 eram estas:

1 — Vila Xavier-Campus Universitário
2 — Vila Xavier-Sant'Ana
3 — Santa Angelina-São José
4 — Fonte-Melhado
5 — Fonte-Altos da Vila Xavier (Circular)

A linha n.º 1, cruza a rodovia Washington Luiz, sobre um viaduto, para alcançar a cidade universitária.

A frota em 1978 era formada pelos carros 1 a 7 — construídos em 1955, com três portas, de fabricação da Villares/Grassi, 8 a 25 — trólebus nacionais da Massari, construídos em 1960, com duas e três portas, 26 a 30 — trólebus Massari/Caio, com três portas, construídos em 1970.

Trólebus Villares/Grassi (foto de Carlos Alberto R. de Carvalho) — Araraquara — 1979
Trolleybus Villares/Grassi

Interior da cabina do motorista do veículo acima — Araraquara
Driver's cabin from the above vehicle — March 1979

Trólebus Villares/Grassi (foto de Carlos Alberto R. de Carvalho) — Araraquara — 1979

Em março de 1980, a prefeitura municipal, por intermédio da EBTU-Empresa Brasileira de Transportes Urbanos, abriu concorrência para aquisição de dez novos ônibus elétricos. Previa-se a instalação de uma nova rede, servindo a estação rodoviária. Os dez novos trólebus, foram encomendados ao consórcio Marcopolo/Inepar/Ansaldo, em Caxias do Sul, no Rio Grande do Sul, e no dia 21 de setembro de 1981 saiu a primeira unidade. Todo o desempenho do veiculo é comandado por controle eletrônico. A tração pode ser efetuada por dois sistemas: controle por contadores atuados por circuito eletrônico, ou controle por recortadores (mais conhecido por chopper). O veiculo é equipado com diversos dispositivos de segurança. Sinais luminosos no painel, informam o motorista sobre qualquer defeito no sistema de lubrificação interna. Um sistema de bloqueio do acelerador não permite que o trólebus entre em marcha enquanto todas as portas não estiverem devidamente fechadas. Os vidros das janelas têm têmpera especial. O índice de nacionalização é de 98,34%.

O mesmo veiculo sob outro angulo — Araraquara — março de 1979
The some vehicle in other angle — Photo from Carlos Alberto R. de Carvalho

BELÉM

Unidade da Federação: Pará
Latitude: 1° 28' 03" S — **Longitude:** 48° 29' 18" W
Altitude: 10 m — **Área:** 736 km²

1. História

A cidade de Belém está situada num dos braços de saída para o rio Amazonas, à margem do estuário do rio Pará. É o maior entreposto comercial da Amazônia.

Sua fundação data de 12 de janeiro de 1616, sendo seu fundador o antigo capitão-mor do Rio Grande do Norte, Francisco Caldeira Castelo Branco. Primitivamente lhe foi dado o nome de Feliz Luzitânia, sob a proteção de Nossa Senhora do Belém. Depois passou a chamar-se Nossa Senhora do Belém do Grão Pará, tendo Felipe da Espanha lhe dado foros de capitania.

Suas primeiras ruas, traçadas sem estudo prévio, foram abertas todas paralelas ao rio. Os caminhos transversais levavam ao interior, sendo maior o desenvolvimento para o lado norte. Ali os colonos levantaram suas pequenas casas de taipa, formando o que ultimamente foi chamado de "cidade velha".

Os primeiros habitantes da zona sul foram os religiosos capuchos de Santo Antônio que construíram às margens do rio Paraná-Guaçu o hospício do Una.

Mas os primeiros habitantes portugueses, não cuidaram do progresso da capitania, absorvidos que estavam pela procura do ouro. Em 1676, procedentes da Ilha dos Açores chegam 50 famílias, num total de 234 pessoas, que vieram como agricultores. Na mesma época foi instalada a Alfândega e construídos as fortalezas da Barra e o forte de São Pedro Nolasco.

A partir do século XVIII a cidade progride para o lado da mata, longe do litoral.

Em 1793, o então governador e capitão-general do Grão Pará e Rio Negro, organizou o tradicional préstito religioso, que ainda hoje subsiste: "O círio de Nossa Senhora de Nazaré".

Em 15 de agosto de 1823 o Pará finalmente aderiu à Independência, após períodos agitados de lutas.

Uma onda de sangue que abalou a terra do Pará foi a "cabanagem", revolução nativista, ocorrida entre 1833 e 1836.

Com a abertura dos rios Amazonas, Tocantins, Tapajós, Madeira e Negro à navegação mercante de todas as nações, houve um sensível desenvolvimento na cidade.

Em 1876 foram substituídos os velhos lampiões a querosene nas ruas, por iluminação a gás, melhoramento que poucas cidades do país possuíam.

2. Bondes a vapor

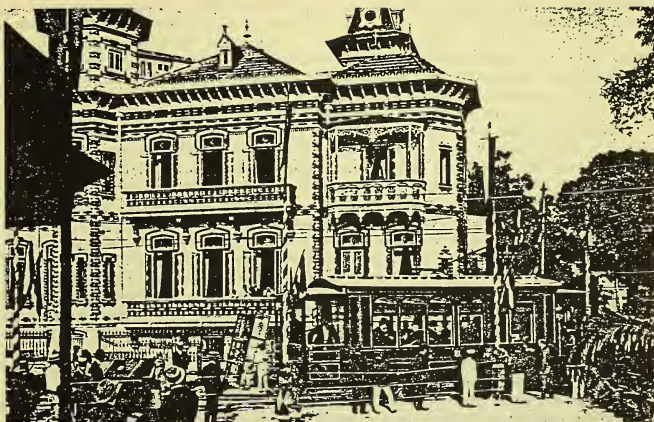
Os serviços de transporte coletivo, que inicialmente era uma linha de carris urbanos com tração a vapor, foram contratados pelo governo da província em 1.° de setembro de 1869, com o cidadão norte-americano James B. Bond, com privilégio para instalar na cidade o serviço de transporte. A primeira linha seria estendida do largo da Sé, na cidade velha, até a praça Justo Chermont, antigo largo de Nazaré. O concessionário, antes da inauguração transfere os direitos à firma Bueno & Cia., de propriedade de Manoel Antonio Pimenta Bueno, que então organiza uma Sociedade Anônima, sob a de-

nominação de: "Companhia Urbana de Estrada de Ferro Paraense". Esta companhia era representada pelo comendador Antonio Homem de Loureiro Siqueira e os comerciantes José Francisco Linhares e E. Scheramm. Os seus estatutos foram aprovados pelo decreto n.º 4.719 de 22 de agosto de 1871 e inaugurou-se o seu tráfego em 1.º de novembro do mesmo ano. Compunha-se a estrada da linha principal, entre o largo do Palácio, na cidade de Belém e Nazaré, com 3.413 km, e o seguinte itinerário: "os carros desciam pela calçada do Colégio, rua da Cadeia, hoje João Alfredo, frente do Teatro Providência, rua de Santo Antônio, dobrando na travessa de Misericórdia, atual praça Barão de Guajará, subiam pela rua de São Vicente, agora Pais de Carvalho, travessa dos Mirandas, que é a moderna av. Presidente Vargas, antiga 15 de Agosto, largo de D. Pedro II, atualmente praça da República de onde tomavam a direção da estrada de Nazaré até o fim da linha". (1)

Foram adotadas 16 estações intermediárias para descer e receber passageiros nos seguintes pontos: largo do Palácio, travessa do Pelourinho, travessa do Passarinho, largo da Misericórdia, travessa das Gaivotas, esquina da rua dos Mártires, esquina da rua das Flores, antes da volta da travessa dos Mirandas, largo da Pólvora, depois da volta defronte da casa do Dr. Moraes, travessa da Glória, largo da Memória, defronte da casa de Jaime Pombo Veloso, centro do largo de Nazaré, defronte da casa de Maria Carolina de Figueiredo e estação.

Era cobrada a tarifa de 320 réis (uma pataca, que era uma antiga moeda de prata nesse valor) por passagem, com direito a condução grátis de um volume que coubesse sob o banco.

Inauguração do serviço de bondes elétricos em Belém do Pará.
Formal opening of the electric tramways service in Belém (Pará).

1) História do Pará — Ernesto Cruz — 1962.

O bonde especial do governador do Estado
The special coach of the State Governor

A linha foi prolongada no ano seguinte até o Marco (boulevard da câmara municipal) com 4,119 km de extensão e o do ramal de Pindaré, com 1,610 km. Esta segunda linha receberia da província, durante cinco anos contados a partir de 5 de setembro de 1870, a subvenção de 10:000$000.

Foi despendida, na construção da linha, a quantia de 282:214$579 e com a aquisição do material rodante, 79:958$243. Este último era composto de quatro carros de passageiros da fábrica norte-americana John Stephenson Co.; três locomotivas a vapor e quatro vagões para carga.

Em 1875 o material rodante se compunha do seguinte: três locomotivas de caldeira verticais, 12 carros de passageiros e oito de carga, que era ainda "considerado insuficiente". (2)

Mesmo assim havia muita concorrência por parte de carruagens de aluguel, devido à morosidade dos trens.

3. Bondes

Em 12 de novembro de 1894 é firmado entre a Intendência de Belém e a Cia. Urbana, um contrato para o estabelecimento na capital do serviço de bondes elétricos.

Inicialmente foi concedido o privilégio desse serviço por 25 anos, sendo de três anos o prazo para funcionamento das linhas. Não sendo possível manter o prazo, a companhia requereu e obteve prorrogação do mesmo por mais oito anos e aumento do privilégio para 50 anos, ou seja, até 1947 (lei municipal n.° 133, de 8 de abril de 1897).

Mesmo dentro desse prazo, não conseguiu a companhia instalar o esperado melhoramento, tendo obtido nova dilatação.

A época na cidade de Belém era de renovação. Uma das melhores administrações

2) Relatório do Ministério da Agricultura para 1875, pág. 80.

que Belém já teve foi a de Antonio José de Lemos (maranhense radicado no Pará) que como intendente, entre 1897 e 1911, aliado à "febre da borracha" embelezou a cidade com muito bom gosto. É instalada luz elétrica e os antigos calçamentos das ruas, que eram feitos em madeira, foram substituídos por granito.

Em 23 de setembro de 1898, para execução do artigo 3.º da lei n.º 133 de 8-4-1897, a Cia. Urbana apresentou o mapa em original e cópias, representando graficamente o percurso nas ruas para as diferentes linhas de tramways elétricos.

A usina de força estava situada à margem da baía de Guajará, no bairro do Reduto, com 67,1 m de frente e 203,5 m de fundo, com terrenos acrescidos e de marinha, contendo: um galpão coberto de telhas, para depósito, uma casa de telhas, para almoxarifado e escritório e a usina elétrica com casa de máquinas e caldeiras para oito baterias, produzindo no mínimo cada gerador 3 mil kg de vapor, construída de ferro ondulado, medindo 24,5 m x 48,6 m, ou seja, uma área total de 1 190,7 m², com depósitos de materiais e laboratórios com fotômetros para experiências de lâmpadas e intensidade de luz.

Havia quatro máquinas a vapor, sendo três com caldeira vertical, tríplice expansão, com condensação, funcionando em alta ou baixa pressão e força normal de 300 Hp efetivos sobre o eixo e máxima de 400 Hp com admissão de vapor no pequeno cilindro de 11 kg, e uma máquina vertical Compound a dois cilindros com distribuição Carliss, comportando um sistema de condensação por mistura, acionado diretamente por um volante de ferro fundido.

As três primeiras foram construídas em Chermnitz (Alemanha) pela Sachischa Machinen e a última construída pela "Societè Alsacienne" (França).

Foram instaladas, também, três caldeiras a vapor de uma pressão de admissão de 12 atmosferas bastante para produzir o vapor necessário a 1 200 Hp, que foram fornecidos por "Steimmuller de Grumnesberg" (Alemanha).

Tinha mais uma oficina mecânica com um guindaste para 12 t.

Era prevista a alimentação de 2 250 lâmpadas de 16 velas e 153 lâmpadas de arco voltaico de 25 ampères cada uma.

A bitola das linhas da Cia. Urbana era de 1,44 e a estação central em Nazaré era edificada em terreno medindo 49,5 m de frente por 330,5 m de fundo, com cavalariças para 600 muares, depósito de carros, oficinas, enfermaria, almoxarifado, sala de espera para passageiros e escritório, poço, bombas, desvios e garagem para movimentação dos tramways.

4. Cia. Paraense

Em 1881 é formada nova companhia, com pequeno capital. O decreto n.º 8 543, de 20 de maio de 1882, aprova os estatutos.

Seu concessionário era o bacharel Felipe José de Lima, que assina o contrato com a municipalidade (câmara municipal) em 3 de novembro de 1881.

A bitola seria de 0,75 cm e ligava o Arsenal da Marinha ao Matadouro, numa distância de cerca de 7 km, além de outros pontos como o largo da Sé, av. de Nazareth ao de Batista Campos etc., com a extensão total aproximada, em 1894, de 25 km.

A companhia possuía, também, a estação de Batista Campos, com pequenas linhas: Independência, praça da República e Reduto, sendo ponto terminal das duas últimas em São Jerônimo.

5. Unificação

Para efeito de eletrificação, em 1894 as duas companhias foram unificadas, sendo que em 1902 era este o movimento nas diversas linhas da Cia. Urbana:

1.ª linha — Praça da República	....	174 viagens
2.ª linha — Marco-Subúrbio	....	44 viagens
3.ª linha — São José	....	110 viagens
4.ª linha — Correio-Praça Independência à rampa Sacramento	....	42 viagens
5.ª linha — Umarizal	....	111 viagens
6.ª linha — Cemitério Santa Izabel	....	8 viagens

O total de linhas em tráfego no princípio do século era este: bitola larga (1,44), 42 km de extensão; bitola estreita (0,75), 37 km de extensão.

O material rodante em 1902 constava de 90 carros para a bitola larga, 77 para a bitola estreita, mais duas locomotivas de 12 t e 18 t.

Enquanto se aguardava a instalação dos bondes elétricos, surgiram em 1899, objetivando concorrer com os bondes, "os carros Rippert, de propriedade da empresa do concessionário Silvestre Joaquim Dias, que obteve pela lei municipal n.º 208, de 24 de setembro daquele ano, permissão para explorar, por meio de linhas regulares, na cidade e subúrbios, o serviço de transporte". (3)

Ao que parece, o povo não os aprovou em vista da inferioridade dos veículos e irregularidades nos horários e, alguns meses depois de iniciado o serviço, este foi extinto.

Tendo em vista a desorganização da Cia. Urbana, o governo municipal teve de tomar sérias providências para preservar os interesses da cidade e dos seus habitantes. Assim sendo, por lei municipal n.º 391 de 9 de dezembro de 1904, a companhia, e seu acervo inclusive, foi transferida para C. H. Christopher "empresa ou companhia que para esse fim fosse organizada em Londres".

6. Bondes elétricos

A 27 de janeiro de 1905 é assinado o contrato com o capitalista Moller e a empresa por este organizada em Londres que se chamou "Pará Electric Railways and Lighting Company", que tinha como presidente Sir William Evan Gordon (membro do Parlamento Inglês) e diretor W. R. Whigam; era gerente G. W. Andrews.

Bonde especial para festas e recepções. (Fabricado pela United Electric Co. Ltd. Preston Ingl.)
Private car for feast and receipt. Built by United Electric Co. Ltd. from Preston, England

3) Belém — Aspectos Geo-Sociais do Município Ernesto Cruz — José Olympio — 1945.

Interior do bonde de luxo — 1908
Interior of the private car

Bonde misto (passageiros e bagagem) — Belém — 1908
Mixed tram (passenger and baggage)

Agora, a "Cia. Urbana de Estrada de Ferro Paraense" transformada em "Pará Electric Co." se desenvolveu mais rápido e em 16 de dezembro de 1905 assina contrato com a Intendência "para os serviços de viação e iluminação pública pelo sistema elétrico". O contrato previa o percurso de 13 linhas iniciais.

Em 15 de agosto de 1906 é iniciado o assentamento dos primeiros trilhos para os bondes elétricos, na av. Intendência, canto da praça Floriano Peixoto, antiga São Brás.

Em abril de 1907 pelo navio Antony chega, procedente de portos da Europa, diversos materiais para o novo sistema de tração urbana.

Entre esses materiais encontravam-se grande quantidade de ferramentas próprias para assentamento de trilhos e montagem de veículos. Chegaram também 15 carros elétricos, sendo que três deles eram próprios para a condução de enfermos para hospitais, de acordo com a cláusula 74 do respectivo contrato com a Intendência de Belém.

No mesmo vapor vieram, também, os engenheiros A. N. Connett, diretor e chefe da empresa inglesa J. G. White e Co. e R. Robertson e J. Dowling, auxiliares da referida empresa para supervisionar o assentamento das linhas e montagem dos veículos.

Em setembro de 1906 já havia grande parte do material necessário ao assentamento dos trilhos da primeira linha, que seria do Ver-O-Peso até o Marco da Légua.

O intendente municipal prometeu ao gerente da nova companhia, que em vista da morosidade da tramitação dos papéis, concederia permissão provisória para os serviços preliminares, antes de aprovar o projeto definitivo de todas as suas linhas.

Era esperada, para dezembro, a chegada de 20 bondes de acordo com o tipo que foi aprovado pelo senador Antonio Lemos.

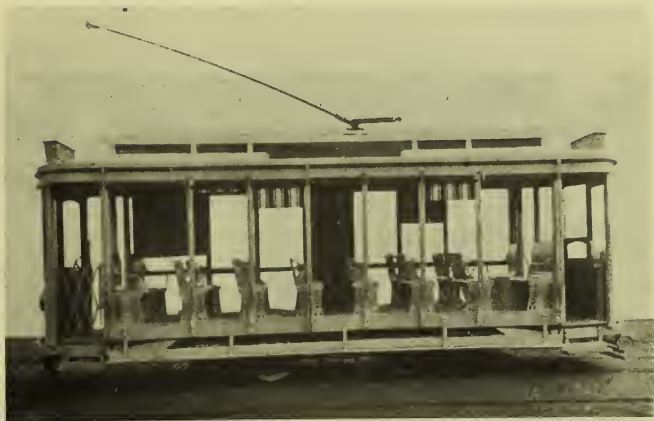
Os tipos de bondes eram:

1 — carro-vestíbulo (salão) de primeira classe;

2 — carro aberto de segunda classe;

3 — carro misto Preston, conversível, destinado a duplo serviço;

4 — carro Brill conversível;

5 — carro combinado para passageiros e bagagens. [4]

Bonde de segunda classe — Belém — 1908
Second class tram

4) Relatório do intendente, senador Antonio J. Lemos — 1907.

O material elétrico seria fornecido pela casa J. G. White & Cia., de Londres, e os bondes da "The United Electric Co. Ltd.".

Além desses veículos, chegaram também dois carros especiais destinados aos governador do Estado e intendente municipal.

Bonde de primeira classe — Belém
First class tram

Interior do bonde de primeira classe — 1908
Interior of the first class tram — Built by United Electric Co. England

7. Inauguração do bonde elétrico

1907 — Surge o grande melhoramento!

No dia 15 de agosto é inaugurado o serviço de viação urbana por meio de bondes elétricos, substituindo os bondes a burro.

Conta-nos Ernesto Cruz: "Saíram os primeiros veículos da estação de São Jerônimo, conduzindo autoridades municipais, estaduais, federais e eclesiásticas, seguindo-se os demais convidados em 21 outros carros, percorrendo o seguinte trajeto: av. São Jerônimo, praça da República, av. 15 de Agosto, ruas Dr. Pais de Carvalho e Senador Manoel Barata, av. 16 de Novembro até o ponto de Ver-O-Peso. O regresso foi feito pelas ruas Conselheiro João Alfredo, Santo Antonio, 15 de Agosto, praça da República, rua São Jerônimo até a estação". [5]

No "Álbum do Estado do Pará", edição de Augusto Montenegro — Paris, 1909, há o seguinte comentário sobre a "Pará Electric Co.", à pág. 45: "O movimento da companhia de bondes 'The Pará Electric and Lighting Co. Ltd.' pôde bem dar uma idéia perfeita do desenvolvimento da cidade e do aumento de sua população".

"Apesar de não ter ainda todas as linhas inauguradas, a companhia de bondes arrecada de passagens, diariamente, de 7 a 8 contos de réis (12 ou 13 mil francos) e nos domingos e dias de festas mais de 10 contos (16 a 17 mil francos). Uma vez inauguradas todas as linhas, o que está quase a ser feito, pode-se calcular a receita dessa companhia em 10 contos diariamente. O tráfego dos bondes e mais o lucro com a iluminação pública e particular, que também é fornecida pela Pará Electric Co., dão a essa companhia os resultados que a tornam uma das mais lucrativas empresas do Brasil." [6]

A diretoria local era composta por Lúcio F. do Amaral e Augusto Octaviano Pinto. O capital da companhia na época era de 700 mil libras, divididas em 70 mil ações preferenciais.

8. Outras linhas

Em 26 de setembro de 1907 é inaugurada a linha elétrica para Nazareth.

Em vista dos carros serem novos e os serviços sob horário mais rígido do que os dos bondes a burro, os elétricos abusavam um pouco da velocidade, o que motivou este comentário irônico em um jornal da época:

"Em Belém, os bondes elétricos parece que pertencem a sócios de empresas funerárias e fábricas de sabão, pois são inúmeras as vidas humanas e caninas que liquidam."

"Durante os meses de fevereiro, março e abril, segundo um jornal local, deram-se cerca de 20 desastres graves, vitimando crianças, moços e velhos."

"Os cães, então, contam-se por centenas os que são vitimados pelos que eles lá denominam "pavorosos" e que correm pelas ruas com uma velocidade espantosa, esmagando o que encontram na frente, abalroando carros, carroças, automóveis etc. São como se vê, uma verdadeira calamidade!" [7]

Apesar dessa campanha depreciativa, em 14 de junho de 1908 é inaugurada a linha elétrica para o cemitério de Sta. Isabel.

Finalmente a 7 de julho de 1908 é extinta a viação a tração animal na cidade, com a eletrificação das quatro últimas linhas que ainda usavam esse sistema de tração, ficando assim a capital do Pará com 14 linhas de bondes.

Em 7 de agosto é inaugurada mais uma linha entre o Marco da Légua e o Ver-O-Peso. Nessa época a companhia estava fretanto bondes especiais para funerais e quaisquer outras romarias.

Nessa mesma época (10 de agosto de 1908) declararam-se em greve os motorneiros e condutores dos bondes elétricos, exigindo a diminuição das horas de trabalho e a extinção do sistema de multas repetidas.

5) Belém — Aspectos Geo-Sociais do Município — Ernesto Cruz — José Olympio Editora — 1945.
6) Album do Estado do Pará — Augusto Montenegro, Paris — 1909.
7) O Estado de S. Paulo — 8-5-1908.

O tráfego passou a ser feito muito irregularmente, sendo poucos os veículos que saíam às ruas, uns guiados por empregados do escritório e outros por policiais.

Com a promessa do gerente da companhia de atender às reivindicações dos grevistas, exceto quanto ao aumento de salários que dependia da diretoria em Londres, a greve terminou imediatamente.

A extensão das linhas de bondes elétricos atingia cerca de 55 km e o material rodante já se compunha de aproximadamente 100 carros motores e reboques. Transportava diariamente 2.500 passageiros ou cerca de 730 mil por mês.

Em janeiro de 1909, a fim de evitar que os bondes elétricos e os automóveis "figurassem entre as moléstias do obituário de Belém", Virgílio Sampaio apresentou, à consideração do Conselho Municipal, o seguinte projeto:

Um dos bondes de Cardiff trafegando na cidade — Belem (Pará) — 1944
Tram from Cardiff, working in the urban service (Photo from Carlheinz Hahmann)

Artigo 1.º — Ninguém poderá exercer a profissão de motorneiro ou "chauffeur" sem que prove habilitações especiais para isso, perante uma comissão nomeada pelo Intendente Municipal.

§ Único — Aos motorneiros e "chauffeurs" assim habilitados, serão expedidos, pela Intendência, os respectivos diplomas.

Artigo 2.º — O intendente regulamentará em detalhe, a velocidade a desenvolver pelos automóveis, de modo a prevenir colisões ou outros acidentes, estabelecendo penas para os motorneiros ou "chauffeurs" que infringirem o que foi regulamentado.

§ Único — A pena máxima aos motorneiros ou "chauffeurs" será a suspensão do exercício profissional por tempo determinado.

Artigo 3.º — Revogam-se as disposições em contrário.

A empresa adquiriu posteriormente dois tipos de veículos: os de primeira e segunda classe. Os de primeira classe eram fechados e tinham assentos estofados (o povo os

apelidou de "balanganda"). Possuíam balaústres de alumínio e a passagem cobrada era 120 réis, quando nos de segunda classe eram cobrados 100 réis.

As linhas percorridas pelos carros elétricos eram as seguintes:

Cidade Velha-Bagé; Tamoios; Jurunas; Batista Campos; Cremação; Santa Izabel; São Brás; Marco; Souza; Pedreira; Curro; Circular (centro da cidade); Nazareth e Marco da Légua/Ver-O-Peso.

9. Concorrência e declínio

Como aconteceu em várias cidades brasileiras, e veremos mais adiante, a maioria dos concessionários dos serviços de bondes, amarrados por contrato de monopólio (somente para veículos sobre trilhos) e tarifas baixas, sofreram a concorrência do auto-ônibus, que geralmente fazendo o mesmo trajeto arrebanhava passageiros, mesmo com tarifas mais altas e custos de manutenção talvez mais baixos, pois o seu leito de tráfego era da prefeitura e os moradores que o calçavam, ao contrário dos bondes que tinham as companhias concessionárias para assentar seus trilhos nas ruas e ainda calçá-las, para os ônibus ali trafegarem fazendo concorrência...

Note-se que em Belém, o serviço de auto-ônibus começou cedo em comparação com outras cidades. Sabe-se por notícia, em 1.º de maio de 1911, que foi iniciado um serviço de auto-ônibus nessa data, entre o centro da cidade e vários subúrbios. Posteriormente foram eles se alastrando por toda a cidade.

Em vista dessa concorrência e consequente diminuição do número de passageiros, a Pará Electric, em janeiro de 1926, pleiteou a unificação de todas as passagens para 200 réis, em qualquer percurso, sem distinção de classe. Em contrapartida se comprometia a construir a linha da Pedreira, enquanto o Conselho Municipal obrigaria a companhia a desenvolver suas linhas, tornando duplas as que ainda se conservavam singelas, aumento de bondes, construção de estações intermediárias além da reforma completa do material rodante.

O conselho autorizou a unificação das passagens em 28 de janeiro, com uma alteração contratual.

Assim, em obediência ao novo contrato, já em setembro de 1926 é inaugurada a linha da Pedreira. Os bondes partiam da praça Camilo Salgado (antigo largo de Santa Luzia) e percorriam a av. Pedro Miranda até o final da travessa Maurity, onde a linha fazia uma curva e de onde os veículos regressavam ao ponto de partida. O percurso era de cerca de 1.800 m.

10. "Finis"

Antes de terminar o contrato em 1947, a Cia. Pará Electric Co. foi sujeita à intervenção federal, que extinguiu os serviços de bondes em 27 de abril de 1947, com um decreto que declarava a caducidade do contrato de concessão outorgado pela prefeitura de Belém.

Por essa época havia, congestionando o tráfego nas ruas de Belém, cerca de 200 empresas de ônibus, todas lançando a culpa do congestionamento diário sobre os indefesos bondes elétricos.

Os últimos bondes a trafegar foram importados de "Cardiff" (Inglaterra).

Estes bondes foram lançados em setembro de 1927 em Belém, com grande êxito popular. Um jornal assim comenta: "Belém — realizou-se com o mais completo êxito a experiência oficial dos novos carros elétricos vindos de Londres para a Pará Electric".

"Os referidos carros que já devem ter entrado definitivamente em tráfego são do tipo fechado e são os mais modernos em uso nas grandes capitais; construídos de aço e madeira real, fortes, tendo lotação para 28 passageiros cada um, medindo de comprimento 27 1/2 pés por 8 pés e 1/2 polegada de largura".

"Estes carros saíram por preço avultadíssimo à Pará Electric em face do elevado custo por que foram adquiridos (83:192$650) cada um e dos direitos aduaneiros que im-

portaram para cada um em réis (64 354$800), dando um total de 147 347$130 para cada carro. Os novos bondes importaram assim à companhia em 737 735$700 ° (8)

Bonde construido em 1908 — Belem (Pará) — 1922
Tram built in 1908 (foto Edward J. Costello in Bulletin S 75)

Foto de Edward J. Costello in Bulletin S 75 — Belem (Pará) — 1922

8) Brasil Ferro-Carril — n.º 520 de 15-9-1927

Por aí pode-se ter idéia da dificuldade que encontrava pela frente uma companhia de bondes para importar um veículo. O preço dos direitos aduaneiros quase igualava o valor da compra do veículo. Como estávamos sob um governo cujo lema era "governar é abrir estradas" (onde se lê estradas leia-se rodovias...) não interessava manter um serviço sobre trilhos e dava-se todo o auxílio e subvenções à importação de automóveis, auto-ônibus, gasolina etc.

Por esse motivo, sem possibilidade de expansão, a companhia foi declinando. Em abril de 1931, o governo do Estado entra em entendimento com a Pará Electric para que se efetue nova reforma no contrato, desta feita para restabelecer as passagens de 100 réis para os bairros operários, bem como o tráfego de bondes de primeira classe em todas as linhas durante toda a noite. Mas já era tarde e, em julho desse ano, alegando queda de câmbio, falta de renda e não podendo pagar os juros das debêntures do ano em curso, a empresa pedia a moratória.

Assim, foi se mantendo claudicantemente. Seu último alento foi em fevereiro de 1936, quando a Pará Electric na impossibilidade de estender suas linhas para outros bairros, "em vista do preço dos trilhos" anunciou que iria importar 15 ônibus modernos, "iguais aos da Light do Rio, a fim de os pôr em serviço pelo mesmo preço dos bondes".

Mesmo assim, em 1940 a Cia. Pará Electric renovou parte da frota de bondes com a compra de novos veículos importados da Inglaterra. Eram estes veículos fechados com assentos forrados de palhinha e dotados de moderníssimos freios automáticos.

Era governador do Estado, na época da extinção dos bondes, Moura Carvalho e prefeito Teivelindo Guapindaia, tendo sido nomeado em setembro de 1946, por força de decreto-lei de julho, que autorizava a intervenção na companhia em vista de sua situação aflitiva.

Esse interventor, Belino Lameira Bittencourt, engenheiro do DNOCS, publica a seguinte nota nos jornais de 26 de abril de 1947:

Revista Eu Sei Tudo — Belém (Pará) — 1926

Foto de Carlheinz Hahmann — Belém (Pará) — 1944

Av. Nazareth — Revista Eu Sei Tudo — Belém (Pará) — 1926
Nazareth avenue — Magazine Eu Sei Tudo

Rua João Alfredo — Belém (Pará) — 1909
João Alfredo Street

"O interventor federal da Pará Electric, confirmando os termos da nota oficial, comunica por este meio a todos os servidores desta empresa, que a partir de amanhã, 27 do corrente, será suspenso o tráfego de bondes.

Os motivos de tal medida, resultante de entendimentos havidos entre o governo da municipalidade e esta interventoria com aprovação do governo do Estado, estão suficientemente esclarecidos na nota acima referida. Resta-me, entretanto, aqui cumprir o dever de comunicar a todos os empregados do Departamento de Tráfego e suas dependências, que como consequência inevitável, terá de se verificar a dispensa de todos os que, até aquela data, vêm exercendo suas atividades no referido Departamento.

Desnecessário será dizer quão pesaroso é para esta interventoria ter de tomar medida que atinge velhos e bons servidores, cuja situação procuraremos resolver de forma mais conciliatória possível, independente de qualquer direito que porventura lhes assista."

AO RODAR DO BONDE

Revista Ilustrada
(Ângelo Agostini)
1.º-1-1876

Artigo assinado por Rolando

Gosto dos bondes e tenho minhas razões

A locomotiva tem seus admiradores; o telégrafo seus apologistas, o espiritismo seus adeptos.

Eu gosto dos bondes.

Entre todos os inventos que a civilização moderna reclama como glória sua, eu dou aos bondes o primeiro lugar

Haverá muitos que não me dêem razão; paciência! ... pensarão comigo todos os acionistas da São Cristóvão.

Já houve quem dissesse que o telégrafo é a mais bela conquista do nosso século. Quem assim falou não conhecia por certo ainda os bondes

O telégrafo é um luxo caro; o bonde é uma necessidade barata

Pelo telégrafo manda-se; no bonde vai-se e: quem quer vai, quem não quer manda ...

O telégrafo não passa de uma leva-e-traz que nos esfola as algibeiras, no bonde vai-se e vem-se a gente sem esfolar cousa alguma.

No bonde fuma-se; pelo telégrafo nem ao menos se pode apreciar uma pitada.

Nos bondes viaja muitas vezes folgadamente o sr. Ferreira do Apóstolo, enquanto que o telégrafo com suas missivas de Roma, tem feito diminuir as banhas (?) do grande chefe suíno.

Milhares de pessoas conduz o bonde à Glória; o telégrafo tem ajudado a conduzir muitos ao xadrez.

O bonde é um carro, agasalha muita gente, o telégrafo é um fio onde apenas podem pousar pequenos pássaros.

O bonde é um substantivo, pode ser sujeito da oração; o fio um verbo sujeito apenas a ser conjugado.

Enfim, o primeiro tem curso no tesouro, nascente na praça, e tem enriquecido a muitos; o segundo tem encalacrado a todos que o conjugam na primeira do indicativo.

BELO HORIZONTE

Unidade da Federação: Minas Gerais
Latitude: 19° 55' 57" S
Longitude: 43° 56' 32" W
Altitude: 852 m
Área: 335 km²

1. História

Belo Horizonte está situada ao norte da Serra do Curral, numa bacia aberta pelo rio das Velhas ao receber o ribeirão Arrudas.

Até a proclamação da República, a capital do Estado de Minas Gerais era a cidade de Ouro Preto. Após aquele evento, foi tratada a necessidade de mudança da capital: então foi escolhido o povoado chamado "Curral del Rei", que havia sido fundado pelo bandeirante João Leite da Silva Ortiz em 1701.

Em 1890 é mudado o nome para Belo Horizonte, o local escolhido para a nova capital, pela comissão reunida em Barbacena, chefiada por Aarão Reis. Aventou-se a idéia de chamar a nova capital como "Cidade de Minas", mas a mesma foi abandonada.

Bonde inaugural, conduzido pela filha do industrial Sampaio Correia, construtor do veículo — 2-9-1902
Inaugural tram, drived by the industrial Sampaio Correia's daughterphoto — Aquilino Gonzales Podestá — Buenos Aires — Argentina

Um dos bondes inaugurais de Belo Horizonte. (Foto de Aquilino Gonzales Podesta — B. Aires)
The first voyage in Belo Horizonte

Para a nova cidade, seus construtores se inspiraram no plano da cidade de Washington (EUA). Era previsto um sistema quadrangular de ruas de 20 m de largura, cortadas por avenidas diagonais de 35 m de largura e circundada por uma avenida periférica, a do Contorno.

A 1.º de março de 1894, Aarão Reis instalou a Comissão Construtora e a dirigiu até maio de 1895, quando se exonerou, sendo substituído pelo eng. Francisco de Paula Bicalho.

Havia o prazo de três anos para a instalação da nova capital e a deficiência de transporte acarretando a falta de material tinha atrasado a obra. O novo dirigente primeiramente remodelou a Comissão Construtora e atacou o ramal férreo que o ligaria à Estrada de Ferro Central do Brasil em Arrudas (depois General Carneiro).

Assim, o material chegando mais rápido, os trabalhos puderam ser atacados vigorosamente e a 12 de dezembro de 1897 (cinco dias antes do prazo previsto) a nova capital de Minas era inaugurada pelo então presidente estadual Crispim Jaques Bias Fortes, com grandes festas, na praça da Liberdade.

O primeiro prefeito nomeado para a capital foi Alberto Dias Ferraz da Luz, que tomou posse na prefeitura que havia sido instalada no velho sobrado onde funcionara a extinta Comissão Construtora.

A cidade custou ao Estado 36.000:000$000. No início haviam 500 casas novas e cerca de dez mil habitantes.

2. Bondes

Forma-se então a "Companhia Ferro-Carril de Belo Horizonte", empresa concessionária do sistema de carris urbanos da cidade e a 2 de setembro de 1902 é inaugurada a primeira linha, com bondes importados dos Estados Unidos, da fábrica J. Brill.

As primeiras linhas foram: Pernambuco, Ceará, Serra, Estrada de Ferro e Arratel no bairro de Santa Efigênia. O preço da passagem era de 100 réis.

Conforme nos conta um artigo na revista "Belo Horizonte, ano 80" — Edição histórica do Jornal de Minas, "os quatro primeiros bondes que circularam em Belo Horizonte, os de n.os 1 a 4, foram construídos no Rio de Janeiro, pela firma de Sampaio Correia, que os montou aqui mesmo. O primeiro bonde que circulou na capital foi motorizado por uma mulher, filha do industrial carioca".

Em agosto de 1908, no intuito de melhorar o serviço de viação, o prefeito municipal, Benjamim Jacob, encomendou na Casa Guinle, no Rio de Janeiro, um motor-gerador de 200 cavalos de força e quatro equipamentos elétricos para quatro bondes, "cujas caixas seriam construídas nas oficinas da prefeitura".

Em 12 de setembro de 1908 aparece uma grande novidade: trafegou pela primeira vez o bonde de luxo, que foi construído nas oficinas da companhia sob a direção de F. de Santa Cecília, diretor de eletricidade da prefeitura.

A não ser o truck e peças dos motores que foram retirados de um veículo já em desuso, todo o material empregado na construção desse belo bonde foi genuinamente nacional, bem como a mão-de-obra e seu acabamento. F. de Santa Cecília recebeu vários cumprimentos por essa realização.

"O bonde, que pelos lados formava uma série de janelas, tinha as suas portas envidraçadas e gravadas com o escudo da prefeitura nos dois extremos. Interiormente tinha dez cadeiras giratórias, sendo o teto e peças laterais belamente pintados e o assoalho atapetado. Transportou em sua viagem inaugural da praça da Liberdade à av. do Paraná, Benjamim Jacob, prefeito; F. de Santa Cecília, diretor de eletricidade; Nogueira de Sá, diretor de obras públicas da prefeitura; Martha e Carolina Pinheiro, filhas do presidente do Estado; deputados Nelson de Senna, João França e Abeilard Pereira; Júlio Jacob, Paulo Pinheiro e Augusto Veloso, do Diário de Notícias." (1)

3. Novas linhas e novos bondes

Em fevereiro de 1909 foram colocados em tráfego mais dois novos bondes construídos nas oficinas, e em 15 de fereveiro foi inaugurada a nova linha do Mercado.

Em 25 de março de 1909 é inaugurada nova linha, com 4 km de extensão, desde a estação distribuidora até o portão do cemitério. Bueno Brandão, vice-presidente do Estado em exercício compareceu à solenidade, onde os dois bondes especiais correram toda a linha, indo os visitantes em piedosa romaria aos túmulos e de retorno seguiram até o Prado, examinando os novos locais de outro quartel federal e um bairro operário (essa linha era considerada "suburbana".)

Em fins de 1911, a prefeitura resolve colocar os serviços de carris urbanos em concorrência pública. Os primeiros candidatos a comparecer são a Light and Power e Gaffrè & Guinle. A companhia de mineração do Morro Velho e Vivaldi & Cia. também se apresentaram.

A comissão que iria estudar as propostas era composta pelo advogado Estevam Pinto, eng. Arthur Guimarães, diretor da Secretaria da Viação, e do chefe do serviço de eletricidade da Cia. de Mineração de Morro Velho.

Os serviços urbanos começaram a decair, visto não haver renovação da frota enquanto se aguardava o resultado da concorrência. Um jornal diz: "As linhas de bondes percorrem uma zona limitada da cidade. Os veículos são em pequeno número e se acham em mau estado. As viagens são espaçadas e o passageiro não tem conforto. Um tal serviço de viação deixa de ser prático".

Finalmente em fevereiro de 1912 são escolhidos três proponentes, entre os demais: Augusto Ferreira Ramos, Gabriel Chaffour e Sampaio Correia & Cia.

O prefeito Olinto Deodato dos Reis Meireles aceitou a proposta de Sampaio Correia & Cia. que assumiria a direção dos serviços a partir de março. Eram diretores, Sampaio Correia, Carvalho de Britto e Ludgero Dolabela.

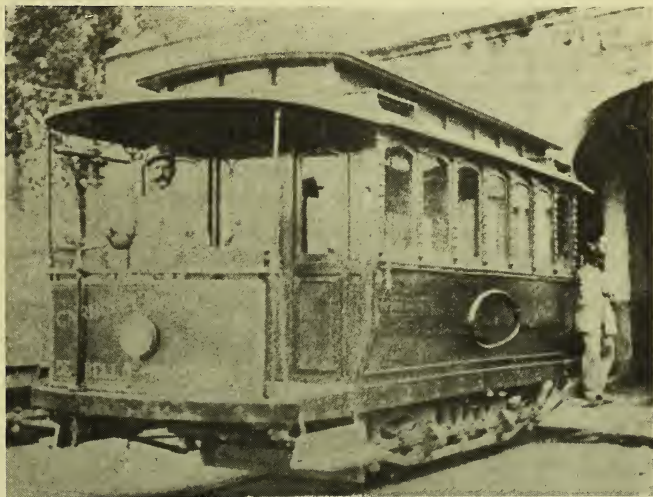
1) O Minas Gerais — 8-9-1908.

Em 26 de março de 1912 é assinado o contrato de arrendamento, constando todos os serviços de eletricidade, iluminação pública e particular, viação urbana, telefones etc.

O arrendamento se fez por 53 anos, com o fim previsto para 1965. O nome da companhia seria "Companhia Força, Luz e Viação de Belo Horizonte".

Estação dos bondes — Belo Horizonte — 1910
Tram's shop

A mesma estação — Belo Horizonte — 1910
The same shops

Estação da EFCB — Belo Horizonte — 1910
Central of Brazil Railway Station

Bonde especial de luxo (construído em 1908) — Belo Horizonte — 1910
Private car (built in 1908)

Bonde construido no Rio de Janeiro pela firma Sampaio Correia (Livro Album de Belo Horizonte) — Belo Horizonte — 1910.
Tram built in Rio de Janeiro by the shops of Sampaio Correia — 1910

A nova entidade começou a trabalhar para pôr em ordem os serviços de viação, e já em maio inaugurava linha dupla de bondes na rua Bahia. Em junho colocou em vigor novo horário, abolindo baldeações.

Em 25 de junho chega ao Rio de Janeiro, pelo vapor "Scotisch Prince", 36 volumes para a firma concessionária, contendo 15 novos bondes. O engenheiro da companhia era Fonseca Costa, e iniciou estudos para a construção de uma linha nova, que partindo da Santa Casa, passasse pela av. da Mantiqueira.

Em 15 de junho de 1913, foi inaugurada a linha dupla da av. Afonso Pena até o bairro Calafate e em 29 de julho é trafegado pela primeira vez um trecho da linha para Alagoinhas.

Um jornal de 1914 apresenta este quadro significativo das rendas auferidas no serviço de viação urbana na cidade:

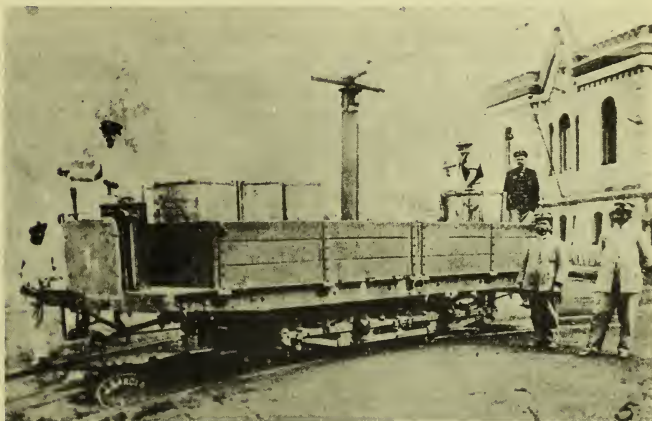
1903 — 75:480$600; 1904 — 77:116$600; 1905 — 86:649$200; 1906 — 99:247$600; 1907 — 115:776$400; 1908 — 164:027$500; 1909 — 200:403$710; 1910 — 221:520$200; 1911 — 308:000$000; 1912 — 497·118$565 e 1913 — 608:802$310.

4. Progressos

Em 18 de março de 1915, são iniciados os trabalhos de assentamento da nova linha de bondes para a "Colônia Carlos Prates" e no dia 20 de abril é percorrida em caráter experimental essa nova linha, por um bonde especial, conduzindo Themistocles Halfeld, secretário da prefeitura municipal e Carvalho Britto, presidente da companhia de eletricidade.

No dia 21, às 14 horas, é inaugurada solenemente a nova linha de bondes. À cerimônia compareceram Delfim Moreira, presidente do Estado; os secretários do governo e prefeitura municipal e os membros da alta administração da companhia concessionária.

Quem supervisionou a construção das linhas de bondes em Belo Horizonte foi Júlio Brandão, natural do Rio de Janeiro, educado em Chicago (EUA) e na Escola Politécnica do Rio, onde obteve o título de engenheiro civil em 1896. Tomou parte predominante na instalação de várias empresas da Cia. Guinle na Bahia (vide Salvador).

Bonde irrigadeira — Belo Horizonte — 1910
Sprinkle car

Carro de carga 1-A — Belo Horizonte — 1910
Freight car 1-A — (Álbum de Belo Morizonte)

Bonde duplo com reboque (Livro Minas Gerais em 1925) — Belo Horizonte — 1925
Double car with trailler

A bitola das linhas era de 1 m como grande parte de nossas cidades
O número de passageiros transportados entre 1912 e 1924, foi
1912 — 5.438.574 passageiros, 1913 — 6.040.243 passageiros; 1914 — 5.511.127 passageiros; 1915 — 5.552.642 passageiros; 1916 — 5.452.109 passageiros, 1917 — 5.573.344 passageiros; 1918 — 5.803.087 passageiros, 1919 — 7.198.111 passageiros; 1920 — 9.111.510 passageiros; 1921 — 9.897.043 passageiros; 1922 — 11.195.695 passageiros; 1923 — 12.932.823 passageiros, 1924 — 16.509.938 passageiros (3)

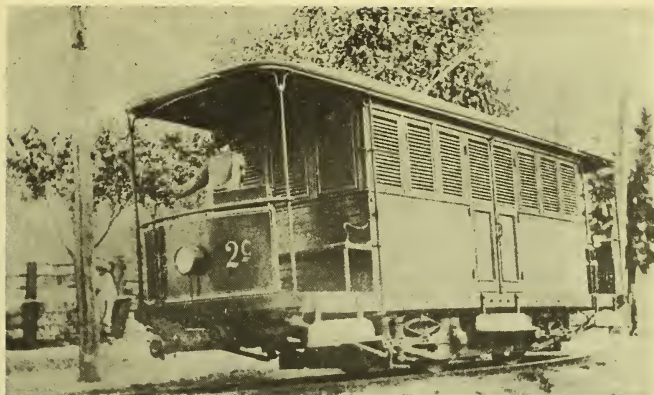
Note-se que Belo Horizonte foi uma das poucas cidades brasileiras onde o bonde elétrico não foi precedido pelo bonde a burro. Isto em virtude da sua fundação relativamente nova, já na época do fastígio da eletrificação, apesar de conhecermos cidades que, mesmo dentro deste século, iniciaram seu serviço urbano de transporte coletivo com bondes a tração animal, e muitas delas nem chegaram a substituí-los pelos elétricos, pois o bonde a burro chegou até a época dos auto-ônibus e automóveis, que se encarregaram de extinguir esse serviço sem permitir a substituição. (Em 24 de abril de 1912, em Belo Horizonte a "Casa Hermann Stoltz" inaugura um moderno sistema de "autotáxis".)

5. Concorrências

No dia 23 de setembro de 1923 é inaugurado o prolongamento da linha de bondes da Floresta, que partindo da praça São João del Rey ia ter à rua Hermílio Alves, seguindo pela av. Contorno.

O bonde inaugural partiu da agência às 14 h, conduzindo Flávio Santos, prefeito municipal, Elysio de Carvalho Britto, presidente da Cia. Brasileira de Eletricidade (Siemens) e muitas outras pessoas.

Em 14 de outubro de 1923 é inaugurado o serviço de auto-ônibus na cidade, o que motivou a concorrência no setor dos transportes coletivos e em julho de 1924 a companhia de eletricidade anuncia que "brevemente poria em circulação novos bondes maiores que os atuais, o que melhoraria consideravelmente o serviço de passageiros".

3) Minas Gerais em 1925 — Editor Victor Silveira — pág 1.148.

Bonde para transporte de carne — Belo Horizonte — 1910
Meat car — 1910

Trecho da rua Carijós — Belo Horizonte — 1910
Part of Carijós street

Estação com carros de serviço (Álbum de Belo Horizonte) — Belo Horizonte — 1910
Shops with freight cars

Esses bondes, que comportavam 72 passageiros sentados, foram lançados em setembro, com dois na linha recém-inaugurada "circular". Os carros partiam da agência, seguindo pela rua Bahia, estrada de ferro e daí pela rua Guaicurus e praça Visconde do Rio Branco até a av. Paraúna. A companhia anunciava que os bondes com a tabuleta "circular" seguiriam até o quartel, passando pela av. Floriano, e lançaria novos bondes grandes até Arrudas com o seguinte itinerário: Lagoinha, Afonso Pena, Floriano e Arrudas. Também dois grandes trafegariam na linha Bonfim, com destino ao quartel, por Oswaldo Cruz e na linha "Calafate" seria colocado em tráfego dois bondes novos e dois reboques. Os carros duplos eram os da série 100, mas, em 1926, para a companhia os mais convenientes eram os do tipo pequeno de dez bancos, que haviam dado melhores resultados no tráfego. Nessa época tinham 30 bondes sempre superlotados, nas horas de maior movimento. Assim, foi iniciada a construção de mais 15 carros de passageiros e sete de reboque. Em 1928 já havia em tráfego 52 carros, sendo 40 para passageiros, oito reboques, dois para carne, um para água e um prancha.

A companhia encomendou, então, nas oficinas da Trajano de Medeiros no Rio, a construção de mais 12 bondes, que em março de 1928 já estavam prontos, aguardando tão somente o desembaraço alfandegário dos trucks e motores elétricos, que haviam sido adquiridos da General Electric Co. Na mesma época a empresa encomendou seis carros fechados, "idênticos aos da Light de São Paulo".

Em meados de 1928 uma seca impiedosa atingiu o Estado, ocasionando um período de falta de energia elétrica, o que obrigou a companhia, como havia acontecido em São Paulo em 1924, a diminuir os bondes em tráfego e adotar novas linhas de ônibus. Os primeiros trajetos, em número de oito, foram os seguintes: praça da Liberdade; Prado; Quartel; Serra; Carlos Prates; Floresta; Santo Antônio e Lagoinha.

Há, também, a fabricação de alguns bondes pela fábrica de carroças de Domingos Mercelli, estabelecida na av. São Francisco (hoje Olegário Maciel). Esses bondes tomaram os números 7 e 8.

6. Declínio

Por volta de 1940 surgiram novos bondes fechados, chamados de "camarões", à semelhança dos de São Paulo.

O ponto inicial das linhas era a "Viação Elétrica", estação situada na av. Afonso Pena, esquina com a rua da Bahia, e demolida em 1945.

Ponto final da linha Lourdes (foto de Waldemar Sampaio) — Belo Horizonte — 1948
Enl of line Lourdes

O preço inicial das passagens era 100 réis e permaneceu o mesmo durante 30 anos e os alunos de grupo pagavam um quinto da passagem e os demais estudantes meia passagem. Mesmo assim, o povo as achava caríssimas e por volta de 1930, quando a companhia aumentou-as para 200 réis, houve violenta reação popular (como sempre insuflada pelos empresários de ônibus, que já começavam a aparecer nas ruas em grande quantidade), sendo queimado um bonde da linha "Bonfim". A polícia interveio e os outros bondes foram recolhidos para evitar maiores prejuízos. O preço permaneceu 200 réis, e em 1946, já na era do cruzeiro velho, passou a 30 centavos, em 1952 a 50 centavos; em 1954 a 2 cruzeiros e de 1961 até o fim, 5 cruzeiros.

Na década de 20 funcionavam as seguintes linhas: Floresta, av. Paraúna; Bonfim; Lagoinha; Carlos Prates; Serra; Quartel; Cruzeiro; Arrudas e Calafate.

O escritório central da companhia era na praça Tiradentes, no cruzamento da av. Afonso Pena com a rua da Bahia, local então conhecido como "Viação Elétrica".

Eis um anúncio publicado nos jornais da época: "Na estação da Estrada de Ferro Central, à chegada dos trens haverá bondes extraordinários, no caso de atraso de trens. Nas noites de espetáculos, depois de terminados os mesmos, haverá bondes para todas as linhas. A companhia contrata bondes especiais a 6$000 por secção, assim como freta bondes para condução de mercadorias e de mudanças, por preços módicos".

A companhia concessionária se acomodando, mantém claudicantemente os serviços tranviários. Na década de 30 surge nova transformação no nome; agora para "Companhia Luz e Força de Minas Gerais" e esta em 31 de dezembro de 1949 entrega os serviços de bondes para o DBO (Departamento de Bondes e Ônibus) da prefeitura, que decide adotar trólebus, para auxiliar o já deficiente serviço de bondes, sem meios de importar peças e novos veículos e outros melhoramentos.

(foto de Waldemar Sampaio) — Belo Horizonte — 1948

Como era de se esperar, e aconteceu em todas as cidades do Brasil, a partir de maio de 1963 é iniciada a extinção dos serviços de bondes pelo diretor do DBO, Delane da Costa Ribeiro. Contando com aproximadamente um milhão de habitantes, em junho de 1965 são extintos esses veículos pelos prefeitos Jorge Carone Filho e Oswaldo Pierucett, apesar de os bondes (como em todos os locais onde eles trafegaram) serem muito populares entre a maioria do povo. Havia até um dito popular que dizia: "Ai meu Deus, que vida é esta: subir Bahia e descer Floresta!..."

Mas com a política de acabar os serviços tranviários com banda de música e festejos o povo ia na onda e acompanhava essas comemorações sem queixas. (Psicologia aliada à política.)

Os Prefeitos

Durante 50 anos, de 1897 a 1947, os prefeitos de Belo Horizonte foram nomeados pelo governador do Estado.

Durante os quatro anos iniciais, de dezembro de 1897 até julho de 1901, os atos legais decorreram de decretos do presidente. Com a Constitulção de 1947, estabeleceu-se que o prefeito municipal seria escolhido através do voto, pelo povo. O primeiro prefeito foi eng. Otacílio Negrão de Lima, eleito pela oposição.

A Revolução de 31 de março de 1964 reestabeleceu o antigo critério de serem os prefeitos da capital escolhidos pelos governadores, com aprovação prévia da Assembléia Legislativa.

Nomes	Natureza da investidura	Datas da posse	Exoneração
Dr. Adalberto Dias Ferraz da Luz	efetivo	29-12-1897	7- 9-1898
Dr. Américo Werneck	interino	9- 9-1898	27-10-1898
Dr. Wenceslau Braz Pereira Gomes	interino	27-10-1898	31- 1-1899
Dr. Francisco Antônio de Sales	efetivo	1- 2-1899	2- 9-1899
Dr. Bernardo Pinto Monteiro	efetivo	19- 9-1899	7- 9-1902
Dr. Cel. Francisco Bressana de Azevedo	efetivo	7- 9-1902	28-10-1905
Dr. Cícero Ribeiro Ferreira Rodrigues	interino	20- 4-1905	10- 5-1905
Dr. Antônio Carlos Ribairo de Andrada	interino	30-10-1905	7- 9-1906
Dr. Benjamin Jacob	efetivo	7- 9-1906	16- 1-1909
Dr. Benjamin Franklin Silviano Brandão	efetivo	16- 1-1909	7- 9-1910
Dr. Olinto Deodato dos Reis Meireles	efetivo	7- 9-1910	7- 9-1914
Dr. Cornélio Vaz de Melo	efetivo	7- 9-1914	7- 9-1918
Dr. Afonso Vaz de Melo	efetivo	7- 9-1918	7- 9-1922
Dr. Flávio Fernandes dos Santos	efetivo	7- 9-1922	7- 9-1926
Dr. Francisco Luiz da Silva Campos	interino	7- 9-1926	16-10-1926
Dr. Cristiano Monteiro Machado	efetivo	16-10-1926	28-11-1929
Dr. Alcides Lins	efetivo	28-11-1929	7- 9-1930
Dr. Luiz Gonçalves Pena	efetivo	7- 9-1930	18-12-1932
Dr. Otávio Goulart Pena	interino	22-12-1932	15-12-1933
Dr. José Soares de Matos	efetivo	15-12-1933	6- 4-1935
Dr. Otacílio Negrão de Lima	efetivo	8- 4-1935	18- 4-1938
Dr. José Osvaldo de Araújo	efetivo	18- 4-1938	18- 4-1940
Dr. Juscelino Kubitschek de Oliveira	efetivo	18- 4-1940	30-10-1945
Dr. João Gusman Júnior	efetivo	30-10-1945	4- 2-1946
Dr. Pedro Laborne Tavares	efetivo	7- 2-1946	16- 8-1946
Dr. Gumercindo Couto e Silva	efetivo	17- 8-1946	26-12-1946
Dr. Emídio Beruto	efetivo	25-12-1946	21- 3-1947
Dr. João Franzen de Lima	efetivo	21- 3-1947	12-12-1947
Dr. Otacílio Negrão de Lima	eleito	12-12-1947	1951
Dr. Bento Gonçalves Filho	—	—	—
Dr. Américo René Giannetti	eleito	1- 2-1951	9- 9-1954
Dr. Sebastião de Brito	eleito	6- 7-1954	1- 2-1955
Dr. Celso Mello de Azevedo	eleito	1- 2-1955	31- 1-1959
Dr. Alberto Valadares	—	—	—
Dr. Amintas de Barros	eleito	31- 1-1959	31- 1-1963
Pe. Clovis de Souza e Silva	—	1962	1963
Dr. Jorge Carone Filho	eleito	31- 1-1963	31- 1-1965
Dr. Oswaldo Pierucetti	eleito	31- 1-1965	31- 1-1967
Dr. Luiz Gonzaga de Souza Lima	nomeado	31- 1-1967	1971
Dr. Luiz Verano	nomeado	1975	—

Dos 94 bondes da frota, só restavam 40 em tráfego. Após a reserva de dois ou três para serem exibidos como peças em museu às futuras gerações, os que se achavam em melhor estado foram doados a duas municipalidades interioranas (Lavras e Juiz de Fora). Outros foram enviados a Campinas (São Paulo), onde passaram a trafegar na linha suburbana de Cabras, sob o controle da então Estrada de Ferro Sorocabana, linha essa que estava ameaçada de paralisação por falta de material rodante.

Em 1955 o número de linhas em tráfego pelos bondes ascendia a 20, com 44.294 mil passageiros transportados nos 97 veículos ainda existentes.

Para se ter idéia dos serviços prestados pelos bondes, note-se que na mesma época haviam 88 linhas de ônibus e microônibus, em número de 465 veículos que transportaram 70.500 mil passageiros, isto é, menos do dobro dos 87 bondes em 20 linhas (4)

7. Trólebus

Após a passagem dos bondes para o DBO, como já mencionamos, foi tomando vulto a idéia de instalar na cidade o serviço de trólebus, tanto para ajudar o já obsoleto serviço de bondes, como por se tratar de uma modalidade de transporte coletivo mais maleável e silenciosa que os mesmos bondes, além de mais econômico e menos poluente que os ônibus a diesel.

O Departamento de Bondes e Ônibus inaugurou o novo serviço em Belo Horizonte, em 30 de maio de 1953, fazendo correr inicialmente a linha Lourdes, com quatro veículos do tipo "Twin-Coach". Grandes vantagens foram notadas então sobre os serviços de bondes. Aceleração rápida, uniforme e constante por um lado e por outro, parada suave e silenciosa, melhor facilidade de circulação em tráfego, maior impulso de deslocamento e muito mais segurança aliada à falta de odores provocados pela descarga de gases dos ônibus a diesel, proporcionando aos passageiros conforto inexistente em outros tipos de veículos.

Trólebus "Twin-Coach" em Belo Horizonte — 1955

4) Enciclopédia dos Municípios Brasileiros — vol XXIV — IBGE — pág 170

Trólebus do mesmo tipo dos que trafegaram em Belo Horizonte (foto de São Francisco, EUA, gentileza Jorge F. de Morais)
Same type of Belo Horizonte's trolleybus. Photo from San Francisco

O sucesso foi tal, que em 1956 Celso Melo Azevedo, então prefeito, determinou a abertura de concorrência pública para a compra de mais 50 trólebus e nove subestações conversoras.

A concorrência foi vencida pelas firmas "Marmonn Herrington" de Indianápolis, EUA, para os veículos elétricos, e "Le Material Electrique S. W." da França para as subestações. As transações chegaram a bom termo e os contratos foram assinados.

Apesar disso, por falta de verbas, os trólebus e subestações ficaram retidos, por longo espaço de tempo, na Alfândega do Rio de Janeiro.

Foi somente em 1959, na administração de Amintas de Barros que o material pôde ser liberado no Rio de Janeiro.

Foram construídas diversas linhas rapidamente, mas a escolha dos itinerários e quilometragem não obedeceram a critérios judiciosos, apesar de condicionados por diversos fatores: densidade demográfica da região beneficiada; vias de acesso e escoamento; número de veículos disponíveis; intercalação de carros em relação às necessidades locais e velocidade dos veículos.

Os percursos utilizados pelos trólebus não eram apropriados, tendo em vista a dimensão dos veículos (13 m de comprimento). Além disso, devido às sobrecargas (150 passageiros) e à topografia acidentada de Belo Horizonte, a exigência de manutenção era elevada.

Outro fator que onerou o sistema foi o custo administrativo com pessoal transferido da Cia. Força e Luz para a Companhia Municipal que operava os trólebus. Este pessoal, antigos operadores de bondes, era inabilitado para os trólebus. Desta forma era grande o número de funcionários sem a adequada qualificação exigida para sua operação.

O total de unidades em tráfego só chegava a 36 em meados de 1961. Em 1969, sob a incrível alegação de que havia sido considerável o aumento do consumo de energia elétrica (!), pela resolução n.º 5/69 do Conselho Administrativo do DBO considerando o programa estabelecido pela administração para substituição dos veículos elétricos por **veículos a diesel**.

Assim, a 22 de janeiro de 1969 foi paralisado o serviço de trólebus em Belo Horizonte, pela administração Pierucetti (a mesma que havia acabado com os bondes ...)

Não nos esqueçamos que os trólebus em Belo Horizonte andavam em algumas ruas sem calçamento, sobre terra, o que trazia dificuldades operacionais enormes.

Chegou a ter nove linhas em tráfego, na extensão de 32,24 km, com ônibus Marmonn Herrington e Twin-Coach.

Note-se que para a CMTC em São Paulo, eles representavam, em 1976, grande economia de combustível. O passageiro custava nessa época 1,96 cruzeiros nos ônibus a diesel e 1,54 nos trólebus. Os primeiros faziam 2,35 km por litro e os elétricos 0,30 km por quilowatts, o que equivalia a 0,78 e 0,53 centavos respectivamente. Além disso, o motor a diesel aproveita apenas de 40% a 50% da energia — o resto se transforma em gás carbônico — enquanto no motor elétrico o aproveitamento é quase integral de 80% a 90%! (5)

Essa destruição dos trólebus não foi só no Brasil. Foi mundial. Por quê? Diz Adriano M. Branco em entrevista à revista "Transporte Moderno": "Nos Estados Unidos grandes fabricantes de ônibus financiaram a remoção de redes de trólebus para a instalação de frotas a diesel". (6)

Em Belo Horizonte, em 1975, foi assinado convênio com a EBTU-Empresa Brasileira de Transportes Urbanos prevendo a compra de 20 milhões de cruzeiros em ônibus para a cidade, todos a diesel ...

As linhas de trólebus em Belo Horizonte foram as seguintes:

Linha	Data da inauguração	Extensão (ida e volta)	Passagem (em 1967)
Lourdes	20-05-53	5,000 km	$0,70
Coração de Jesus	17-09-59	7,900 km	$0,70
Santo Antônio	17-09-59	8,200 km	$0,70
Serra-Aimorés	14-02-60	8,800 km	$0,70
Cruzeiro	14-02-60	8,750 km	$0,70
Carmo-Sion	21-06-60	10,500 km	$0,70
Santa Tereza	15-04-61	9,000 km	$0,70
Amazonas	01-07-61	4,800 km	$0,65
Santa Efigênia	01-07-61	7,500 km	$0,70

A procura de lugares foi grande, como se vê por esta estatística até 1961:

Ano	Lugares oferecidos	Lugares ocupados
1953	2.286.600	1.422.957
1954	3.600.080	3.352.730
1955	3.034.680	3.502.954
1956	3.417.128	4.052.730
1957	3.522.112	4.730.856
1958	3.316.984	4.324.659
1959	5.408.478	4.324.659
1960	24.384.600	13.260.648
1961	34.896.700	25.023.664

5) Revista "Veja" de 15-12-76.
6) Revista "Transporte Moderno" — n.º 189 — pág. 18.

Por aí vê-se que nos anos de 1953 e 1954 a demanda foi inferior à oferta de lugares, mas em seguida os trólebus não ofereciam número de lugares suficientes para acomodar a demanda de usuários. E assim permaneceu até 1959, quando foram construídas novas linhas e novos carros entraram em circulação e a oferta e procura equilibraram-se ao nível ideal para o conforto dos passageiros.

BONDE

BOM SUCESSO

Unidade da Federação: Minas Gerais
Latitude: 21° 02' 00" S — **Longitude:** 44° 47' 20" W
Altitude: 915 m — **Área:** 885 km²

1. História

A cidade está situada na zona Oeste do Estado de Minas e sua história principia por uma lenda.

Dizem que, por volta de 1720, passando pelo local onde hoje se localiza o atual município de Bom Sucesso, um governador, que vindo de São Paulo se dirigia a Goiás, viu sua esposa, que viajava junto e grávida, sentir as primeiras dores do parto. Este ocorreu normalmente, com os parcos conhecimentos e cuidados da época e em cumprimento a uma sua promessa então feita, o citado governador mandou erigir ali, uma pequena capela dedicada à Nossa Senhora do Bom Sucesso.

Ao redor da capela cresceu o pequeno povoado, dedicando-se os seus poucos moradores ao comércio e lavoura. Progrediu sensivelmente no início do século XIX, e em 1822 já contava com muitas escolas.

Em 1824, em vista de seu progresso rápido e constante, é elevado a freguesia, porém em 1860 passou a pertencer ao município de Oliveira. Pela lei provincial n.º 1.883 de 15 de julho de 1872, foi desligado deste município e criado o próprio município de Bom Sucesso, com território desmembrado de São João Del Rey. A instalação do município se deu em 20 de dezembro de 1872.

É elevada à categoria de cidade, por força da lei provincial n.º 2.002 de 15 de novembro de 1873.

Em 1887 recebe, com grandes festejos populares, um prolongamento da Estrada de Ferro Oeste de Minas, distando 296 km da capital do Estado, Belo Horizonte.

2. Serviço de bondes

Após muitos anos é bem recebida a idéia de se instalar bondes na cidade. A própria Estrada de Ferro Oeste de Minas se encarregaria desse serviço, como já o havia feito em Lavras.

No dia 21 de setembro de 1930, dá-se com grandes comemorações, a inauguração da linha de bondes elétricos, entre a estação e o centro da cidade.

O material rodante foi construído nas oficinas da Estrada de Ferro Oeste de Minas. (Por decreto n.º 9.882 de 11 de março de 1931, foi criada a "Rede Mineira de Viação", que se comporia da E. F. Oeste de Minas e Sul de Minas.)

Os bondes serviram bastante à população e como aconteceu em todas as cidades brasileiras, foram se extinguindo pouco a pouco, tanto em vista da falta de material, como pela concorrência de ônibus e automóveis.

TIPOS DE TRAÇÃO

Para melhor se conhecer o conteúdo deste livro, damos algumas explicações que poderão auxiliar o leitor ainda não familiarizado com os diversos tipos de veículos coletivos que tivemos.

Tração a vapor — Pequenas locomotivas, geralmente de fabricação alemã, com pequena caldeira e revestidas exteriormente, puxavam nas ruas das cidades, um ou dois carros de passageiros ou de cargas.

Tração a gasolina — Pouco usada no Brasil, constava de um caminhão, ou mesmo um tipo de ônibus, que ao invés de rodas de borracha, eram colocadas rodas com frisos para correrem sobre trilhos. Normalmente chamados de "trollys" ou trole, e foram muito usadas na Estrada de Ferro Campos do Jordão (SP), em Santo André (SP) e em pequenos trechos em São Luís (Maranhão), São Gonçalo (Rio de Janeiro) e Porto Alegre (Rio Grande do Sul).

Tração animal — Foi a mais comum no Brasil, no início do transporte coletivo. Tratava-se de um pequeno bonde, ao qual era atrelado uma parelha de muares, que sob as ordens de um cocheiro experimentado conduzia o veículo, que rodava sobre trilhos de ferro, pelas nossas ruas. Não tinha nem velocidade nem conforto, mas para a época foi o mais serviçal dos transportes. Muitas cidades no Brasil tiveram esse tipo de serviço até fins da década de 30.

Tração elétrica — Esse meio de tração, inventado por Siemens na Alemanha e que foi obrigado a ceder seu lugar ao automóvel e ônibus nas Américas, ainda é largamente usado na Europa e Ásia. Trata-se de um veículo que, possuindo motores ligados aos eixos, por intermédio do seu motorneiro transmite força às rodas que correm sobre trilhos de ferro ou de aço instalados nas ruas. A corrente positiva é captada geralmente de um fio aéreo, por intermédio de uma alavanca de ferro, com rodilha, ou pantógrafo, que a transmite aos motores e descarrega nos trilhos que a devolvem ao gerador. Em certas cidades a coleta de corrente é feita entre os trilhos, em fenda protegida.

Nos trólebus, em vista de correrem sobre pneus, a corrente negativa é obtida por segundo fio da rede aérea. Há casos excepcionais, como o da Estrada de Ferro do Corcovado, onde a corrente é trifásica, tendo dois pólos aéreos e um no trilho.

CACHOEIRA

Unidade da Federação: Bahia
Latitude: 12° 36' 36" S — **Longitude:** 38° 57' 57" W
Altitude: 8,800095 m — **Área:** 436 km²

1. Localização e história

A cidade de Cachoeira é ribeirinha do rio Paraguaçu, edificada que é à sua margem esquerda. Confronta com São Félix, à qual é ligada por uma ponte de ferro, construída em 1885, chamada ponte D. Pedro II.

O primeiro nome da localidade era "Nossa Senhora do Rosário do Porto da Cachoeira", e foi nomeada freguesia em 1698, apesar do lugar já existir desde os tempos de Martim Afonso de Souza, quando um fidalgo de sua comitiva, Paulo Dias Adôrno, ali se instalou, fundando uma fazenda de engenho para cultivo de cana-de-açúcar, por volta de 1531.

Além do cultivo da cana, o município se adaptou bem à plantação de tabaco, um dos melhores em todo o Estado.

Cachoeira foi a pioneira do movimento emancipador do Brasil. A 25 de junho de 1822 uma canhoneira lusa fundeou pela madrugada diante da vila para policiá-la e abriu fogo contra a população. A revolta foi geral e imediatamente se formaram batalhões que muito lutaram, bradando independência. Finalmente a 28 de junho Cachoeira foi tomada de assalto e seus tripulantes foram presos. Foi formada uma Junta de Conciliação e Defesa, à guisa de governo provisório.

Pela lei n.º 43, de 13 de março de 1837, em vista de seus feitos, a cidade recebeu a denominação de Cachoeira, a Heróica.

Em 2 de dezembro de 1876, é inaugurada a estação ferroviária da Viação Férrea Leste Brasileira.

2. Bondes

Em princípios de 1872 é formada a "Companhia de Trilhos Urbanos" que em 30 de outubro do mesmo ano, abria ao tráfego pequena linha de bondes a burro. [1]

Essa companhia exerceu atividades no transporte coletivo urbano por cerca de 40 anos. Pouco se sabe sobre os serviços prestados e material rodante. Foi extinta talvez em virtude da pouca renda auferida pelos veículos. Em 1921 foi paralisada, sendo que nem foi cogitado melhoria dos serviços e do material rodante.

1) Número comemorativo da Independência — Diário Oficial da Bahia — 1923.

GUIA DO PASSAGEIRO DE BONDE

(Janeiro de 1938) **Max Yantok**

O bonde nada tem de bondoso. É pesado, intransigente, tem um caráter tão firme que não recua sem muito refletir nem pedir licenças aos colegas que vêm correndo na cauda. É claro que com um bicho desse tamanho (tamanho dum bonde) é preciso que quem o toma se porte com a necessária precaução se quiser voltar para casa com os ossos no lugar em que a natureza os colocou, de acordo com os tratados de anatomia.

Mas, toca o bonde... isto é, vamos ao nosso guia.

1.º — **O transeunte tem pressa** — Se tem pressa, terá pressa também de morrer. Se não quiser esperar que o bonde chegue ao poste de parada e fique imóvel é o passageiro que ficará imóvel embaixo dele. O fato de agarrar-se ao balaústre quando nunca se aprendeu ginástica ou não se possui uma elegante cauda prensil, orgulho dos macacos, implica a idéia de se agarrar ao braço da Morte. O arranco é dos mais sensacionais e vale a pena assistir o desfraldar de um corpo humano, como bandeira agarrada ao pau, sacudida pelo vento, descrever linda parábola de geometria no espaço, dar volta completa e estatelar-se no asfalto, de preferência com a cabeça de onde logo, pela brecha inevitável, vão se escapando como os pombos do soneto as idéias da mistura com a tal massa cinzenta (se a tiver). Quando isso não acontece, o reboque transforma-se em rabecão. A família irá procurá-lo no necrotério.

Se o bonde já partiu do poste, o acidente não varia, pois são as costelas que serão escolhidas. Se o passageiro for mulher, haverá mais costelas para quebrar.

2.º — **Saltar do bonde em movimento** — Coordenar os próprios movimentos com os do bonde é uma ciência tão complicada que o próprio Einstein deixou de estudar, com receios das consequências nas experiências. A força da inércia costuma divertir-se à custa da humanidade. O passageiro quer chegar antes do bonde, não se conforma com poucos segundos de espera, voaria por cima do motorneiro. Agacha-se afoitamente ao balaústre, esquece certo reumatismo, não tem tempo de resolver certos cálculos de probabilidades, não olha se o lugar onde vai pôr os pés é asfalto, paralelepípedo, uma poça dágua ou casca de banana. E salta. Em vez do pé chegou primeiro o nariz, esborrachou-se como mamão maduro, e se não levantar logo a carcaça do lugar logo vem um auto para realizar a autópsia. Não se esqueça, num caso desses, de fazer testamento, para que os herdeiros possam abençoar sua providencial imprevidência.

3.º — **Tomar o bonde pelo lado da entrelinha** — Esta é uma surpresa que o passageiro costuma fazer ao bonde, o qual retribui com outra, muito mais agradável, embora só se preocupe com a direita. À esquerda há uma barra, mas o passageiro não admite ser barrado, arma o pulo... errado para a longarina que está suspensa, falseia o pé e ao mesmo tempo bate com a caixa do juízo na barra, que não é a do Rio, mas um diacho de travessão, duro como cama de pobre. Resultado: o pé tonteou, a cabeça levou uma luxação no tornozelo e em torno o zelo dos que assistiram ao delicioso trambolhão, não o livra de entregar os cacos à Assistência para que os solde, deixando-o pronto para outra.

Pode-se dar, também, o caso de um estatelamento no trilho, no justo momento em que um bonde bagageiro avance em sentido inverso e emende e complete o desastre com uma decapitação magistral ou amputações dignas do mais afamado cirurgião.

4.º — **Atravessar a linha** — Há gente, neste mundo esquisito, que não se satisfaz com a calçada, quer palmilhar os trilhos, arremedando o burro entre os varais ou acompanhando a predileção que tem os chaufeurs para meter as rodas do carro sobre os trilhos. Sente o gostinho de atravessá-los com a pachorra dum paquiderme em plena jungle, sem cuidar da esquerda, da direita, das piscadelas do sinaleiro e dos carros que se cruzam. Os pés estão nos trilhos, mas o pensamento vagueia entre as nuvens da Cordilheira dos Andes. Ficou surdo, cego e mudo, ouviria com agrado o tímpano duma porta de cinema e não a do motorneiro.

Fica tão desprendido que o bonde, passando ainda mais o desprende, uma perna pra cá, outra pra lá, a cabeça foi com a roda e no chão talvez ficasse intacto um ovo, destinado a outro gênero de fritada.

Num caso como esse a Assistência não tem interesse em intervir

Pede-se logo o rabecão, põe-se tudo num saco e manda-se para o Caju Pêsames à família enlutada. Missa de sétimo dia etc

5.º — **Os pingentes** — Em todos os ramos profissionais da atividade humana há pingentes. É a consequência da falta de lotação efetiva Dividamos esse lote de passageiros em duas classes a saber:

1) Pingente proposital — Há lugar, mas ele prefere ser o parente colsteral da pequena que está na ponta do banco.

2) Pingente especial — É um caso clínico. Ele sofre de certa moléstia que o impede de sentar-se, moléstia essa que chamaremos de assentopatia, em lugar de outro nome impróprio. Este caso do pingente é também pungente

Para estes dois casos o perigo é o mesmo Está o pingente de pé, pode cair sentado no asfalto, ou em última análise de pernas para o ar, se não fizer caso do clássico grito do motorneiro: "Olha à direita"

Algum veículo arranca-o da contemplação, dá-lhe o tranco, algum poste fora alinhamento o reduz em postas difíceis de se alinhar.

Esbarros, trancos, solavancos, trambolhões, costelas quebradas são casos de somenos importância, voam embrulhos, chapéus, guarda-chuvas, pastas, relógios, chaves com ou sem molhos, carteiras com ou sem elas. O reboque encarrega-se de apanhar somente o freguês, e com pingente o espetáculo torna-se compungente.

6.º — **A traseira** — É o sistema especial dos garotos tomarem a traseira dos bondes. O castigo da traseira devia ser aplicado pelos pais com um tamanco bem resistente. Em casos especiais é a própria traseira do bonde que se encarrega de dar com a dita do garoto no duro asfalto ou num monte de pedras. Os garotos preferem emendas nas calças, mas não se emendam. O carro que vier atrás pode reduzi-los a uma indigesta fritada.

Como se vê, temos que recorrer a uma escandalosa comparação de Deus com o perigo. Está em toda a parte. Enquanto a Light não inventar bondes e ônibus de fumaça, temos que andar com muitas precauções, se não quisermos tomar certos bondes especialmente recomendados para os imprudentes, o do Caju e o outro de São João Batista.

Para evitar o atropelo, precisa ter outro "pelo", muito "pelo" mesmo não ser surdo, nem cego, ainda menos tonto, distraído, apaixonado, apressado e saber dar à própria vida preço maior que o da passagem do bonde que se tomar.

Ou a Light me agradece estes conselhos gratuitos à sua freguesia ou então farei o voto de andar sempre a pé... pelos telhados.

CACHOEIRO DO ITAPEMIRIM

Unidade da Federação: Espirito Santo
Latitude 20° 51' 12" S | **Longitude** 41° 06' 22" W
Altitude: 40,495 m | **Área** 1.532 km²

1. Localização e história

Cachoeiro do Itapemirim está localizada ao sul do Espírito Santo, na zona fisiográfica serrana do sul. Dista 103 km em linha reta da capital do Estado.

A freguesia de São Pedro das Cachoeiras do Itapemirim foi criada pela lei provincial n.º 11 de 16 de julho de 1856, porém seu povoamento data do início do século XIX. Em 1820 uma expedição organizada pelo capitão-mor Manoel José Estaves, rico fazendeiro em Minas Gerais, chegou até o rio Itapemirim, quando acampou no lugar denominado "Duas Barras" a poucos quilômetros da atual cidade de Cachoeiro

Entre 1820 e 1825, por iniciativa de Esteves de Lima, são criados dois postos de policiamento com dez homens armados em cada um. Esse foi o início da desbravação do local, que em 1846 viu surgirem as primeiras casas

A comarca de São Pedro de Cachoeiro foi criada pela lei provincial n.º 9 de 16 de novembro de 1876 Foi elevada à cidade pelo decreto n.º 4 de 26 de dezembro de 1889

A origem da palavra "Cachoeiro" ainda não está suficientemente esclarecida Uns historiadores acreditam ter o nome vindo de "Encachoeirado", quando outros acham que seria a conjugação do sufixo "eiro" ao vocábulo "cachão", designativo de "água que se precipita em catadupas, dando a aparência da fervura".

2. Bondes

Foi a primeira cidade do Estado do Espírito Santo a ser iluminada a luz elétrica, em outubro de 1902 Apesar disso, Cachoeiro do Itapemirim só viu o bonde elétrico 20 anos depois.

De fato, durante o ano de 1924, sob a administração do eng Seabra Muniz, foi que a cidade viu inaugurar-se esse importante melhoramento.

Deve-se a Gustavo Corção a instalação da primeira linha, entre a Fábrica de Tecidos e a Ponto do Amarelo. Posteriormente foi a linha estendida até a estação Bahia e Minas.

Havia projeto para ser construída outra linha para o lado norte, até a Fábrica de Cimento, que não foi efetivada. A companhia concessionária era a "Companhia Serviços Reunidos Itapemirim", que por contrato assumiu o encargo de manutenção dos bondes, mas por motivos óbvios não pôde cumprir esse contrato plenamente

Conta Levy Rocha em "Vasco Coutinho aos contemporâneos":

"Nas ruas apertadas, calçadas de paralelepípedos, o bondinho (que até nem era grande) atravancava o trânsito, rangendo, gingando, provocando barulhenta estática nos rádios receptores das residências, entrando em disputa com as carroças, caminhões, alguns poucos fordecos e chevrolets de passeio, na primazia da passagem. E surgiram outros problemas, pois os bondes, com o seu peso, abalavam os calçamentos até uma distância de 2 m, sendo necessário levantar os paralelepípedos e reparar as linhas com a maior frequência." (1)

1) Levy Rocha Vasco Coutinho aos Contemporâneos — pág 127

Pouco a pouco, sempre após a concorrência de alguma empresa de ônibus, os serviços de bonde, sem poder se expandir, acabaram perecendo prematuramente.

Assim, a 4 de junho de 1938, sob acenos de despedida dos seus usuários e porque não, algumas lágrimas nos olhos de várias pessoas, o último bondinho de Cachoeiro do Itapemirim fez a sua derradeira viagem.

SOCIOLOGIA DO BONDE

Gilberto Freyre

Não foi por acaso que João Chagas intitulou "De Bonde", o livro que, em 1897 publicou em Lisboa sobre o Brasil: país que acabara de descobrir. Caracterizou aí o bonde brasileiro: "um destes carros americanos abertos em platéia, como os que circulam nas ruas de Lisboa, no verão". Acrescentando: "O cocheiro não vestia uniforme especial. Trazia na cabeça um chapéu grande de feltro de abas longas e o condutor usava um boné de grande pala de tartaruga. Era noite quando Chagas desceu de bonde da montanha para o centro da cidade. Cantavam cigarras. A cada passo o carro parava para receber ranchos de senhoras em cabelo, vestidas com luxo, acompanhadas de indivíduos em trajes de soirèes que pareciam dirigir-se a algum espetáculo ou baile, mas em geral os homens subiam sem mandar parar, com uma agilidade e segurança pasmosa, apesar das mulas trotarem rijamente e o carro seguir com grande velocidade". Acrescente-se que o bonde levava gente pendurada nos estribos. E que não era silencioso: fazia retinir uma campainha forte.

Foi sobretudo de bonde que Chagas observou o Brasil dos primeiros anos da República; sua gente, suas casas, suas ruas, seu comércio, seus costumes. E não há exagero em dizer-se do seu livro que constitui ainda hoje um esboço de uma quase sociologia do bonde brasileiro: o bonde brasileiro do fim do século XIX. Observou o político português que "no vasto perímetro da cidade" (Rio de Janeiro) era então o bonde "o meio prático, barato e cômodo" de que toda gente se utilizava para se transportar, não somente de casa para o trabalho e do trabalho para casa, como da casa para a igreja, para o teatro, para a escola, para a academia e de regresso à casa de todos esses lugares. Toda a gente, note-se bem, e não apenas uma classe de gente. Havia o bónde urbano, que se limitava ao centro da cidade velha, o "bonde grande", que ia aos confins da cidade, só parando "onde a natureza não o deixa prosseguir". O obstáculo sério ao "bonde grande" era, no Rio de Janeiro, apenas a montanha. Daí os últimos trechos de certas linhas serem já incursões do bonde pelo interior das florestas.

Era um bonde "pontual" o do Rio de Janeiro naqueles dias, e talvez o mesmo se pudesse dizer do bonde brasileiro em geral, o "bonde não falta, não atraiçoa", destacou Chagas à página 113, daquele seu livro. Nele, uma vez sentado, o passageiro podia dormir a seu gosto; ou ler o seu jornal, admirar a paisagem. E, é claro — não o notou João Chagas mas indica-o a tradição brasileira havia as conversas, as discussões entre os passageiros do bonde; os debates em torno de assuntos do dia, debates de ordinário cordiais. O bonde foi no Brasil da época estudado no ensaio que se segue uma escola de tolerância: tolerância de idéias e tolerância social. E o Conde Charles d'Ursel, no seu "Sud-Amérique" (Paris, 1879) antecipou-se ao português Chagas e ao brasileiro Bilac — outro que fez a apologia do bonde — em destacar "l'egalité la plus démocratique" que vinha sendo favorecida no Brasil por esse tipo de veículo.

O que não escapou ao observador português foi o fato de ser o bonde daquela época "um constante traço de união entre a coletividade e a família"; "no dia em que o bonde faltasse, operar-se-ia uma revolução, não na rua mas nos lares, porque toda gente, atônita, ficaria em casa a perguntar a razão por que ele não havia passado, e por um momento suprimido esse indispensável traço de união entre a população e os seus hábitos, a vida fluminense ressentir-se-ia da falta de bonde, como de uma verdadeira crise social". Tendo curiosidade de ver o Rio de Janeiro, escreve Chagas à página 115, daquele seu livro, que tomou o bonde "e foi de bonde que pude num curto espaço de tempo, se não compreender, vislumbrar alguns aspectos da civilização brasileira". Inclusive, poderia ter acrescentado, a paixão brasileira pela loteria: era principalmente nos bondes que o brasileiro comprava bilhetes a indivíduos espantosamente ágeis em subir aos veículos em movimento; acrobacia em que se destacavam rapazes cegos de um olho ou com pernas de pau. O jogo de bicho é que era mais discreto, embora a paixão por ele não fosse menos generalizada: tanto nos bondes, de regresso do trabalho a casa, um

dos assuntos principais era qual dos passageiros ganhara no bicho; e porque, em virtude de que tabela ou de que sonho. Quase sempre era em virtude de sonho: em torno da interpretação dos sonhos ou de seus símbolos se prolongavam conversas das quais participavam indivíduos de diferentes classes, raças e profissões, democraticamente reunidos pelo bonde e pela paixão pelo jogo de bicho. Isto a despeito de haver então o bonde de primeira, e bonde de segunda classe reservada à ralé de tamancos; ou descalça e sem gravata e sem paletó. Nos bondes de primeira classe, o indivíduo limpo, calçado, engravatado e de paletó e sem muito embrulho ou pacote, na mão, fosse qual fosse a sua cor, a sua raça, a sua profissão, podia viajar, em bonde ou em trem. Podia, também, sentar-se em banco de jardim público; ou em terraça de café. Era o traje que fazia o gentleman. (1959)

CAMPANHA

Unidade da Federação: Minas Gerais
Latitude: 21° 50' 15" S — **Longitude:** 45° 24' 20" W
Altitude: 874 m — **Área** 315 km²

1. História

A fundação da cidade de Campanha, situada na zona Sul do Estado de Minas Gerais, remonta a 1737, quando em 2 de outubro, o ouvidor-mor da Comarca do Rio das Mortes, Cipriano José da Rocha, comunicou a sua criação, sob o nome de São Cipriano.

Com seu solo rico em jazidas auríferas, o território prosperou rapidamente, o que motivou a sua elevação à Paróquia em 1739 e em 1752, por ordem régia, é criado o distrito sob o nome de "Santo Antonio do Vale da Campanha do Rio Verde".

Por alvará de 20 de setembro de 1798, foi transformado em município, quando foi o seu território desmembrado de São João Del Rey, sob a denominação de "Campanha da Princesa da Beira".

Já em 1840 é elevada à categoria de cidade, pela lei provincial n.° 163 de 9 de março, e confirmado o distrito pela lei estadual n.° 2, de 14 de setembro de 1891.

A cerca de 20 km da cidade se encontram as vertentes das "Águas Virtuosas da Campanha", ricas em ácido sulfídrico, silício e carbônico, sesquióxido de ferro, potassa, cal, magnésia e cloro.

Está distante cerca de 832 km de Belo Horizonte.

Um pequeno ramal da Rede Sul Mineira servia Campanha no início do século.

2. Bondes

Em meados de 1908 são iniciados os estudos para instalação de uma linha de bondes que, saindo da estação de Campanha, ligasse com a cidade de São Gonçalo do Sapucahy. O concessionário desse evento era Duclov, que em julho inicia os trabalhos de assentamento dos trilhos, sob sua direção.

Em princípios de 1910 a Companhia Sapucahy adquire os direitos sobre a estrada e pede a Francisco de Sá, então ministro da Viação, autorização para trafegar em um trecho da linha. (Como servia a dois municípios era subordinada à fiscalização do Ministério da Viação.)

Finalmente, em novembro de 1911 é inaugurado um trecho da linha de bondes, com pequenas locomotivas a vapor, entre a cidade de Campanha e Palmella, localidade na divisa do município, à beira do rio Palmella. O serviço era feito regularmente para passageiros e cargas.

Em janeiro de 1912, devido às fortes chuvas que caíram na região, inundando toda a parte baixa, foi interrompido o serviço da linha de bondes recém-inaugurada.

Em abril de 1912 já estavam bem adiantados os serviços de prolongamento da linha até São Gonçalo. Aí começaram a trafegar os bondes até Santa Luzia, entre Palmella e São Gonçalo (36 km).

Em setembro de 1912, chega de Paris, Hillard, engenheiro mecânico e secretário geral da "The Gold Mines Xicão Company Limited", que explorava a rica jazida aurífera do Xicão, município de São Gonçalo do Sapucaí, com o fito de estudar a possibilidade de iluminar as cidades de Campanha e São Gonçalo com luz elétrica.

Em janeiro de 1913, tendo o chefe da estação de bondes e seu ajudante pedido demissão, os trabalhadores declararam-se em greve pacífica, retirando-se a maioria deles. Com isso, atrasaram-se um pouco as obras que logo após a greve retornaram ao seu ritmo normal.

Em março chegou grande parte do material adquirido no estrangeiro, para construção da usina elétrica de Palmella.

Esperava-se para janeiro a inauguração da linha até São Gonçalo, porém devido a motivos vários, estes serviços só foram inaugurados em 10 de dezembro de 1913, e assim mesmo provisoriamente, com uma viagem três vezes por semana. (Foi somente em 9 de dezembro de 1915, que os bondes começaram a funcionar diariamente. A construção da usina foi terminada em abril de 1914.)

Nessa época, a companhia começou a usar automóveis de linha, carros primitivos, movidos a gasolina.

"O trajeto era da estação da estrada de ferro por toda a rua Marquês do Herval, que desde então ficou apelidada "Rua do Bonde", e daí pela antiga estrada de rodagem que, passando pelo bairro denominado "Lava-Pés", chega a São Gonçalo do Sapucaí, na parte baixa da cidade, onde hoje existe a rua São José." [1]

A companhia Xicão era inglesa, mas os seus principais diretores eram franceses, que aos poucos foram regressando para a Europa, devido ao início da guerra de 1914, e os trabalhos de mineração foram cessando.

"Assim, também, deixou de trafegar o bonde, e por fim os próprios trilhos foram vendidos como ferro velho." [2]

1) Carta de Andrielle Andriatta, prefeito municipal (1-7-1981).
2) Carta de Andrielle Andrietta, prefeito municipal (1-7-1981).

A CIDADE DE CAMPINAS

Editorial no jornal "O Estado de S. Paulo" de 24 de junho de 1914

"Campinas — 23 — Passou hoje o segundo aniversário da inauguração do tráfego dos bondes elétricos nesta cidade. A data se destaca entre as que exprimem conquistas de progresso da terra campineira. Em verdade, os elétricos foram e são fatores poderosos do desenvolvimento da nossa cidade.

Arrabaldes não há muito tempo quase desabitados têm hoje população densa, vida comercial e industrial graças às linhas da Tração e Força, que encurtaram distâncias e foram valorizar terras que pouca valia tinham até então.

Pode-se dizer afoitamente que o atual sistema de viação urbana marca o renascimento de Campinas. Ele foi incontestavelmente o impulso benéfico que deu alma nova à cidade que do alto do seu progresso havia caído na inércia e na quase ruína com as terríveis epidemias que a assolaram e devastaram."

CAMPINAS

Unidade da Federação: São Paulo
Latitude: 22° 53' 21" S — **Longitude:** 47° 04' 39" W
Altitude: 693 m — **Área:** 781 km²

1. História

A cidade de Campinas teve sua origem de um pouso, no qual os bandeirantes descansavam nas suas longas viagens pelos sertões do país, principalmente em busca de ouro e pedras preciosas em Minas Gerais, Goiás e Mato Grosso.

A excelente qualidade das terras atraía lavradores, que se fixavam com suas famílias. Uma das mais antigas sesmarias, que se conhece, foi concedida a Antonio da Cunha Abreu, em 1739, onde se estabeleceu Francisco Barreto Leme, oriundo de Taubaté. Com ele vieram parentes e conterrâneos.

Em 1765, o Morgado de Mateus, Luiz Antonio de Souza Botelho Mourão, mandou proceder ao recenseamento de todos os municípios paulistas, expedindo a portaria de 27 de maio de 1774, pela qual fundava nas paragens de Campinas do Mato Grosso, uma povoação, nomeando o citado Francisco Barreto Leme como fundador, administrador e diretor.

A 14 de julho de 1774, é elevada à categoria de freguesia, com o nome de Nossa Senhora da Conceição de Campinas, sendo celebrada a primeira missa nesse dia, pelo franciscano Frei Antonio de Pádua.

Por portaria de 4 de novembro de 1797, é elevada a vila, com o nome de São Carlos.

Data dessa época o início da lavoura canavieira, que foi a base da riqueza do município. Seguiu-se o café.

A lei n.° 5, de 5 de fevereiro de 1842 elevou a vila de São Carlos à categoria de cidade, com o nome definitivo de Campinas. Foi o Barão de Monte Alegre quem assinou essa lei.

Bernardo José de Sampaio foi o introdutor da lavoura cafeeira no município, sendo esse local o pioneiro dessa atividade no Estado.

Está distante 100 km da Capital do Estado e, atualmente, é uma das maiores cidades do Brasil, com grande movimento comercial, industrial, bancário etc.

2. Bondes

Em outubro de 1878, surge a idéia de se fundar uma companhia que se encarregasse do transporte coletivo, por meio de bondes a tração animal no perímetro urbano. Chamou-se "Companhia Campineira Carris de Ferro".

Em 25 de setembro de 1879, menos de um ano após a sua fundação é inaugurado o serviço de bondes, correndo os quatro bondes inaugurais pelas ruas principais, sob grande aclamação popular.

Em 1904, são comprados da Cia. Viação Paulista, de São Paulo, que havia encerrado sua gestão, vários carros para melhorar o serviço, e poucos anos depois se iniciaram os estudos para a instalação de energia elétrica nos bondes.

Foi efetuada concorrência pública e a empresa vencedora foi a "Cia. Campineira de Iluminação e Gás", que mudou a sua denominação para "Companhia Campineira de Tracção, Luz e Força", em 29 de junho de 1910. O contrato foi assinado em 14 de

janeiro de 1911.

Após várias pendências judiciais com a antiga "Cia. Campineira de Carris de Ferro", que tentava a todo o custo impedir as obras do melhoramento, acabou sendo encampada pela nova empresa.

Bonde construido em Campinas — 4-9-1946
Tram built in Campinas

Ultimo bonde construido em Campinas para o serviço urbano — 2-3-1962
Last tram built in Campinas for the urban service

Assim, em 14 de abril de 1912, na rua Andrade Neves, começam os trabalhos de assentamento dos trilhos para os bondes elétricos.

Em 23 de junho de 1912, deu-se a esperada inauguração dos bondes elétricos, debaixo de aclamações populares. A banda da brigada policial de São Paulo, com 66 figuras, sob a direção do maestro Antão Fernandes, se fez presente, executando várias peças musicais.

À noite organizou-se uma passeata "aux flambeaux", que se dirigiu ao palacete de Antonio Lobo, presidente da câmara municipal.

As passagens cobradas no dia da inauguração, conforme se obrigou a companhia, foram totalmente revertidas em benefício de instituições de caridade.

As linhas eletrificadas foram estas inicialmente: Estação, com 1,25 m; Hipódromo, com 2 mil m; Ginásio, com 1.600 m; Frontão, com 3.227 m; Fundão, com 3.750 m; Vila Industrial, com 1.250 m e Guanabara, com 2 mil m.

Para trafegar nessas linhas, possuía a companhia oito carros de passageiros da fábrica norte-americana J. Brill e havia mais dez encomendados. A bitola de suas linhas era de 1 m.

Em 1913, foram inauguradas as linhas Taquaral, Maternidade, Vila Industrial, via Hipódromo, e Ponte Preta. O total em tráfego nessa época era de 26.740 m.

Em 1933 a companhia começou a reformar os bondes em sua bem aparelhada oficina, e construiu vários carros novos, só importando os trucks e motores.

Em 1946 a Cia. Paulista de Força e Luz adquire o acervo da Cia. Campineira, que estava em má situação devido à falta de peças em consequência da guerra.

Não foi efetuado um contrato oficial, tendo a Cia. Paulista de Força e Luz mantido o serviço até agosto de 1953, quando se desinteressando do serviço, já bem deficitário, oficiou à prefeitura, propondo a venda dos bondes. Estes em número de 28 e todo o maquinário, mais 26.950 m de linha, foram oferecidos pelo preço de 3.000.000 (três milhões de cruzeiros antigos).

Foi então, após vários estudos, organizada a "Companhia Campineira de Trans-

Praça Marechal Floriano Peixoto e estação da Fepasa — Campinas — 2-3-1962
Marshal Floriano Peixoto Square and The Fepasa Station

Bonde da linha suburbana de Cabras, em Campinas (foto de Carlheiros Hahmann) — 1947
Tram of the suburban line from Cabras, in Campinas

portes Coletivos" (CCTC) que iniciou seus trabalhos em 30 de setembro de 1954, e em outubro de 1955, é firmado com a prefeitura um acordo para dez anos de serviço de bondes elétricos.

Ao fim desse prazo, foi efetuado novo acordo, pelo qual o prazo foi prorrogado por mais 30 meses, terminando em março de 1968.

O desinteresse da companhia pelo transporte por bondes, como aconteceu em todas as cidades brasileiras, era motivado por pressões de todos os lados e falta de material para manutenção desse serviço.

Assim, em março de 1968 a CCTC oficiou à prefeitura municipal seu propósito de não mais trabalhar com os bondes.

E, no dia 24 de maio de 1968, como sempre, acompanhado de festas de adeus, para iludir um pouco os usuários, foram extintos os bondes de Campinas.

Em 5 de novembro de 1972 é inaugurado no Parque Taquaral (atual Parque Portugal) um pequeno serviço de bondes turístico, com quatro antigos bondes, funcionando aos sábados e domingos, com grande procura.

Bonde do ramal de Cabras — Campinas (foto de Carlheinz Hahmann)
Cabras ramification's tram — Campinas

Bagageiro e reboque do ramal de Cabras, em frente à estação da Cia. Paulista (foto de Carlheinz Hahmann) — 1956
Luggage car and passenger trailler in front of Cia. Paulista Railway's Station

Foto: novembro de 1946

Bonde da Estrada de Ferro Sorocabana, para a linha suburbana de Cabras — Campinas — 2-3-1962
Tram from Sorocabana Railway, used in the suburban line of Cabras in Campinas

CAMPOS

Unidade da Federação: Rio de Janeiro
Latitude: 21° 45' 23" S | **Longitude**: 41° 19' 40" W
Altitude: 14 m | **Área**: 4.469 km²

1. Localização e história

A cidade de Campos está localizada à margem direita do rio Paraíba do Sul, a poucos quilômetros de sua foz, numa região de rico massapé amarelo. Devido à fertilidade do solo, tornou-se um dos pontos mais procurados para a indústria canavieira.

Foi uma das primeiras comunas fluminenses a receber os influxos da colonização, em 1536. Nessa época, ao ser dividido o Brasil em capitanias, couberam, por doação a Pero Góis da Silveira, os campos habitados então pelos índios Goitacazes, onde vem a denominação de Campos de Goitacazes.

O donatário aí aportou em 1539, munido de uma "carta régia" de D. João III, datada de 28 de janeiro de 1536.

Travou constantes lutas com os índios pois tudo que era construído eles destruíam, chegando ao ponto de desiludi-lo, e pobre e desesperado, foi forçado a regressar ao Reino.

À vista das dificuldades, foram essas terras reintegradas aos bens da Coroa de Portugal e somente após 26 de dezembro de 1632, com a chegada dos capitães Miguel Ayres Maldonado, Gonçalo Corrêa de Sá, Duarte Corrêa, Antonio Pinto Pereira, João de Castilho e Miguel da Silva Riscado, a quem o governador Martins de Sá as concedeu, que o local finalmente foi colonizado.

Inicialmente predominava a pecuária e a produção de laticínios, sendo aos poucos suplantada pela cultura canavieira, multiplicando-se os engenhos. A partir de 1830, com o conhecimento de máquinas a vapor nesse mister, que evoluíram os engenhos, acabando por canalizar toda a produção canavieira da planície.

Em 1875 é inaugurada a ferrovia Campos-Macaé, dando novo impulso progressista à cidade.

Campos possui o terceiro jornal em antiguidade no país: "O Monitor Campista", fundado em 1834, e foi o primeiro município brasileiro a possuir iluminação elétrica. O ato inaugural desse melhoramento foi presidido pelo imperador D. Pedro II, no dia 24 de junho de 1883, ao inaugurar a usina na termelétrica de 52 kW.

Em 1967 a bacia de Campos começou a ser prospeccionada pela Petrobrás, até que em dezembro de 1974 foi anunciada, oficialmente, a descoberta de um amplo lençol petrolífero no campo de Garoupa a 80 km da Costa, o 13.° poço a ser perfurado naquele local.

2. Bondes

Em 1877 foi lavrado o decreto n.° 6.518, de 13 de março, que aprovava estatutos e autorizava o funcionamento da "Ferro-Carril de Campos", porém ainda antes dessa regularização já o pequeno tramway funcionava. A idéia foi lançada em 1871, pelo mês de setembro, quando Felipe Hermes Fernando Trigo de Loureiro solicitou autorização do governo provincial "para estabelecer em Campos, uma linha férrea de carris para o transporte urbano de passageiros e cargas". Após várias demarches, foi fundada em

6 de junho de 1873, a "Cia. Ferro-Carril de Campos". No dia 19 de setembro de 1875, foi inaugurado o tráfego dos bondinhos puxados por muares, na primeira seção da linha desde a estação da Coroa até a praça São Salvador.

A diretoria da empresa era constituida pelo Barão da Lagoa Dourada e João de Queiroz, sendo gerente Eduardo Guimarães.

Prosseguiram as obras de construção de linhas pelas ruas Beira-Rio até a Lapa e pelas ruas Direita, Rosário e Quitanda, atingindo a estação do Rócio.

Em 1876 foram inaugurados os bondes para fumantes e para famílias (estes eram envidraçados como carros de estrada de ferro) e também a linha da rua do Rosário. (1)

Pelo contrato de 28 de janeiro de 1876, a companhia entregaria anualmente 2 contos de réis à Santa Casa, que seriam convertidos em apólices para o seu patrimônio.

O ponto inicial dos bondes, em 1878, era a praça São Salvador. Dali partiam as linhas do Matadouro, Coroa e rua Direita. Esta última foi estendida por volta de 1879 até a frente da igreja São Francisco e colégio São Salvador.

Com a companhia em franco progresso e a oficina bem aparelhada, em 1882 foi construido, por iniciativa da empresa, o primeiro bonde para o serviço urbano.

Matadouro, vendo-se um dos bondes para transporte de carne — Campos — 1922
Slaughterhouse, and one of the meat cars — 1922

Av. 15 de Novembro (foto: Ilustraçao Brasileira de 7-9-1922) — Campos
15 de Novembro avenue — 1922

(1) Historia do 1º Centenário de Campos. Ed. Artes Gráficas — 1935

3. Luz elétrica

Em 8 de junho de 1882 apresentam-se à câmara municipal de Campos, Manoel Francisco de Oliveira, Joaquim Jorge Alves e Francisco José Rodrigues de Carvalho, com uma proposta inédita: pretendiam contratar com a prefeitura a iluminação da cidade, por meio de eletricidade, por 20 contos anuais. A proposta foi aceita e constitui-se a firma Carvalho e Oliveira, que começou a cuidar das obras de instalação da usina elétrica, que seria a primeira do Brasil. Foi pedido à câmara municipal prorrogação de prazo para a inovação até abril de 1883, quando chega a Campos Pedro Kurezyne, agente da British Eletric Co., para assistir à experiência pública que seria realizada às 6 horas da tarde do dia 26 de abril de 1883, na rua do Ouvidor, onde foram acesas lâmpadas de duas mil velas. A experiência seguinte foi a 4 de maio, em quatro postes colocados na praça de São Salvador e Beira-Rio, onde houve grande afluência do povo.

4. Novas linhas e concorrência

Em 7 de outubro de 1883 são inauguradas as linhas da rua dos Goitacazes e a 7 de setembro, em direção ao Matadouro e da rua do Sacramento e São Bento, para o Liceu. Para este mesmo destino, foi construída em 1891, outra linha que, partindo da Beira-Rio, seguia pela rua da Baronesa e chegava também ao Liceu.

Para tentar concorrência aos bondes, os Irmãos Cruz e Lisboa e Filhos instalaram cocheiras com caleches, berlindas e cabriolés, sendo que havia alguns de luxo, forrados de seda branca, especiais para casamentos.

A primeira deliberação regulamentando a direção dos veículos entrou em vigor em 1888, na cidade de Campos.

5. Bonde elétrico

Mas ao entrar o novo século e o progresso dos bondes elétricos, suplantando o pobre veículo a tração animal, o serviço entrou em crise.

Em 1914 o contrato foi transferido para a "Companhia Brasileira de Tramways, Luz e Força", assinando o ato, o então prefeito Caio de Carvalho e por parte da empresa, Domingos Teixeira da Cunha Louzada.

Em setembro de 1915 foram assentados alguns itens sobre as novas linhas elétricas:

"Item 5 — Será construída a nova linha permanente para os carris elétricos com emprego de trilhos de fenda na zona urbana e trilhos Vignole nas demais."

"Item 6 — Serão empregados bondes elétricos em toda a zona servida pela companhia, em substituição ao serviço de tração animada."

Os bondes elétricos que seriam idênticos aos da cidade de Niterói, seriam fornecidos pela General Electric Co.

Em 1.º de dezembro de 1915 são iniciados os trabalhos de assentamento das linhas de bondes elétricos.

No dia 5 de novembro de 1916, com a presença do presidente da República, Wenceslau Braz e Nilo Peçanha presidente do Estado do Rio, além dos ministros do Interior e Agricultura, senadores, deputados, autoridades locais e pessoas gradas, é inaugurado o serviço de bondes elétricos. São também inauguradas no mesmo dia, as obras de saneamento e remodelação urbana.

O início dos serviços foi festejado por todos, mas como sempre aconteceu em cidades com pouca expansão demográfica, os serviços de bonde estacionaram e foi decaindo a oferta, até que em setembro de 1921 são iniciadas negociações entre o governo do Estado do Rio de Janeiro e a empresa "Tramways Luz e Força" para a encampação desta.

O proprietário da empresa, Vivaldi Ribeiro, pedia por ela a soma de 25 mil contos, que a prefeitura municipal não concordou. As negociações se estenderam por vários anos e, em junho de 1923, a prefeitura municipal de Campos envia uma mensagem ao Conselho Municipal, comunicando a sua resolução de submeter o caso da encampação

da "Companhia Brasileira de Tramways Luz e Força" a um tribunal arbitral.

Este concorda com a encampação, e em fins de 1924, a municipalidade de Campos toma posse dos bens da antiga companhia.

6. Fim dos bondes

Em março de 1928 a câmara municipal aprova um projeto de transferência dos serviços de luz e bondes para o governo estadual, ficando, assim, satisfeita a condição proposta pelo governo fluminense para avocar ao seu governo a solução do caso. Para custear as despesas nesse ano, foi aberto um crédito especial de 900:000$000.

Em 1943, em plena guerra, o governador fluminense, comandante Amaral Peixoto adquire para a cidade de Campos, nos Estados Unidos, 34 novos bondes e apesar das restrições da época de guerra, pois não era permitida a saída do país norte-americano de qualquer material que não estivesse diretamente ligado ao esforço de guerra, foram embarcados em outubro daquele ano, dez bondes, de uma encomenda de 43. Eram carros de aço, com vários melhoramentos.

Em 1945 eram trafegadas pelos bondes elétricos as seguintes linhas:

Linha n.º 1 — av. Pelinca, circular via Alberto Torres. Itinerário: praça São Salvador, av. Alberto Torres, Fatia de Queijo, rua Barão de Miranda, av. Pelinca, ruas Lacerda Sobrinho, Conselheiro Otaviano, Visconde de Itaboraí, av. 28 de Março, ruas Carlos Lacerda (Rosário), 13 de Maio, av. 7 de Setembro e praça São Salvador.

Linha n.º 2 — av. Pelinca, circular via 13 de Maio. Itinerário: praça São Salvador, av. 7 de Setembro, ruas 13 de Maio, Dr. Carlos Lacerda (Rosário), av. 28 de Março, ruas Visconde de Itaboraí, Conselheiro Otaviano, Dr. Lacerda Sobrinho, av. Pelinca, rua Barão de Miranda, Fatia de Queijo, av. Alberto Torres e praça São Salvador.

Linha n.º 3 — Estação de Campos (Saco), circular via Alberto Torres — Itinerário: praça São Salvador, av. Alberto Torres, praça 5 de Julho, ruas Bruno de Azevedo, Tenente Coronel Cardoso (Formosa), 13 de Maio, av. 7 de Setembro e praça São Salvador.

Linha n.º 4 — Estação de Campos (Saco) via Tte. Cel. Cardoso — Itinerário: praça São Salvador, av. 7 de Setembro, ruas 13 de Maio, Tte. cel. Cardoso (Formosa), Bruno de Azevedo, praça 5 de Julho, av. Alberto Torres, praça São Salvador.

Linha n.º 5 — Caju — Itinerário: praça São Salvador e av. 15 de Novembro.

Linha n.º 6 — Goitacazes — Itinerário: praça São Salvador, av. 15 de Novembro, rua Marechal Floriano, av. 7 de Setembro, rua dos Goitacazes, praça Coronel Barroso e rua Dr. João Maria (Capão) ponto final da linha.

Linha n.º 7 — Matadouro — Itinerário: praça São Salvador, av. 15 de Novembro, av. 7 de Setembro, rua dos Goitacazes e av. 15 de Novembro.

Linha n.º 8 — Turf Clube — Itinerário: Prudente de Morais, ruas Barão de Cotegipe, Tte. Cardoso (Formosa), Mal. Floriano, Ipiranga, praça Cel. Paula Barroso, av. 28 de Março e rua 24 de Outubro. (2)

Os bondes foram pouco a pouco sendo retirados da circulação até seu fim definitivo em meados da década de 60.

7. Trólebus

Para fazer frente à crise dos transportes coletivos após a guerra, a empresa é adquirida pela Serve-Serviço de Viação de Niterói e São Gonçalo, que projeta a instalação de trólebus, para remediar a falta dos bondes.

A previsão inicial de funcionamento do sistema era de seis linhas, porém três delas não chegaram a ser implantadas. A extensão da rede com as três linhas em atividade era de 27 km.

Na época em que o sistema foi implantado, as ruas eram calçadas com paralelepípedos, havendo mesmo algumas de chão batido, o que provocava problemas com o desengate das alavancas da rede aérea e avarias no sistema de comando elétrico. Tam-

2) Guia geral da cidade de Campos — 1945.

bém o fornecimento de energia era precário, causando frequentes paralisações dos veículos.

A inuguração deu-se em junho de 1957 e eram usados trólebus de procedência italiana, marca Vetra, adquiridos de segunda mão, apresentando consequentemente desgastes de alguns componentes e dificuldades de peças para reposição.

Praça São Salvador — Campos — 1946
São Salvador Square

Estação de Campos (Saco) da E. F. Leopoldina — 1922
Campos Station (Saco) from Leopoldina Railway

Foram adquiridos nove veículos, ficando esse numero até a extinção dos serviços, o que aconteceu em junho de 1967, exatamente dez anos depois de inaugurados.

Após a desativação, os carros foram enviados como sucata para Volta Redonda e as duas subestações e parte da rede aérea vendidas para Araraquara, em São Paulo.

Trecho da rua 7 de setembro — Campos — 1922
Part of 7 de Setembro street

CAMPOS DO JORDÃO

Unidade da Federação: São Paulo
Latitude: 22° 43' 00" S
Altitude: 1.700 m
Longitude: 45° 34' 00" W
Área: 288 km²

1. Localização e história

O município está localizado na zona fisiográfica da Mantiqueira, distando 195 km da Capital do Estado.

Sua origem vem da fazenda Bom Sucesso, instalada em 1790, por Inácio Caetano Vieira de Carvalho, que obteve carta de sesmaria em três léguas, nos "Campos do Capivari", no alto da serra da Mantiqueira.

Cerca de 1823, a fazenda foi vendida ao brigadeiro Manoel Rodrigues Jordão, que mudou o nome para fazenda Natal, mas esta ficou mais conhecida como os "Campos do Jordão". Posteriormente, o nome foi oficializado como homenagem ao proprietário.

Em 29 de abril de 1874, em vista do seu ar admiravelmente benéfico para os pulmões, Mateus da Costa Pinto adquire uma gleba da fazenda Natal e montou uma pensão para doentes dos pulmões, denominada "Pensão São Mateus".

A 2 de fevereiro de 1879 é lançada a pedra fundamental da Capela de Nossa Senhora da Conceição dos Campos do Jordão. Foi inaugurada em 19 de março de 1885, com o nome de Capela de Nossa Senhora da Saúde.

Em 1891, Domingos José Nogueira Jaguaribe adquire todas as propriedades de Mateus da Costa Pinto, ficando o local conhecido como Vila Jaguaribe.

Em 1915 foi edificada a Vila Abernessia, e em 1920 a Vila Emílio Ribas.

Em 1918 é criada a subprefeitura do distrito dos Campos do Jordão, pela câmara municipal de São Bento do Sapucaí, e pela lei n.º 2.140, de 1.º de outubro de 1926, é a subprefeitura elevada à categoria de prefeitura sanitária, passando a município em 19 de junho de 1934.

2. Estrada de Ferro Campos do Jordão

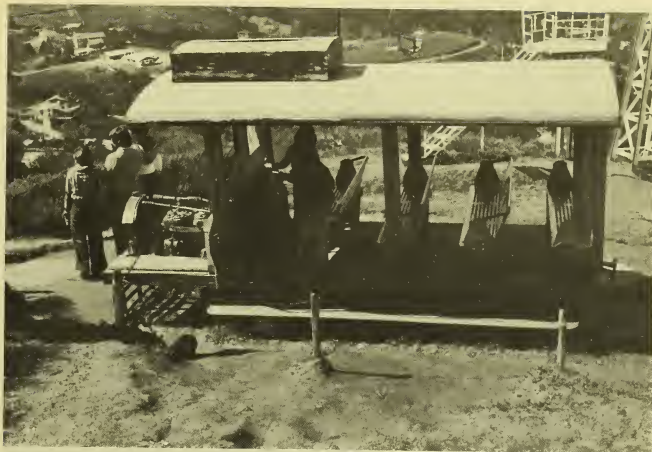
De acordo com a lei n.º 1.221, de 28 de novembro de 1910, o governo do Estado foi autorizado a contratar, mediante garantia de juros e privilégio de zona com Emílio Marcondes Ribas e Victor Godinho, ou empresa que os contratantes organizassem, "a construção, uso e gozo de uma estrada de ferro entre Pindamonhangaba e imediações da Vila Jaguaribe, em São Bento do Sapucaí".

Assim nasceu a Estrada de Ferro Campos do Jordão, que inicialmente foi projetada como linha mista, com a interposição de um trecho de cremalheira entre outros de simples aderência.

Este projeto logo foi abandonado, pois com a idéla de se construir a estrada por tração elétrica, apresentava em sua construção condições técnicas especiais.

Em 1912 o material rodante já se achava no local, mas a idéia de tração elétrica havia sido adiada, sendo inicialmente usadas trações a vapor e a gasolina. Este último constava de pequenas litorinas com motor de caminhão e rodas para correr sobre trilhos. Havia uma locomotiva alemã para ajudar na construção da via e para o tráfego de mercadorias na serra. Havia, também, um caminhão "Buggati", adaptado para trafegar sobre trilhos, que fazia o serviço até Campos do Jordão.

Inauguração das automotrizes elétricas — Campos do Jordão — 21-12-1924
Formerly opening of the electric tramways in the suburban service

Bonde urbano e automotriz suburbana (foto de Waldemar P. Sampaio) — Campos do Jordão — 1975
Urban and suburban trams in Campos do Jordão

Um dos primeiros bondes a gasolina que trafegou entre Pindamonhangaba e Campos do Jordão
Motor Mercedes de 22 Hp — Morro do Elefante — 1976
One of the first gas tramways that work between Pindamonhangaba and Campos do Jordão
Foto in the Elephant hill

Automotriz n.º 1 na estação de Pindamonhangaba (foto de Carlheinz Hahmann) — 1958
Suburban tramway n.º 1 in Pindamonhangaba station

Entre Pindamonhangaba e Raiz da Serra, para o tráfego de passageiros, existia um pequeno automóvel marca "Berliet". Em Campos do Jordão havia uma pequena locomotiva a vapor, cedida pela Cia Funilense, para funcionar somente nos trechos em nível e rampas fracas.

3. Inauguração

A 15 de novembro de 1914, com grandes solenidades é inaugurado o tráfego a vapor e a gasolina até Vila Jaguaribe.

O material rodante então se compunha das duas locomotivas a vapor e oito automóveis adaptados para trafegar sobre trilhos, sendo um de inspeção. Havia também três carros para bagagens, sendo um fechado, um vagão coberto para carga, cinco vagões abertos com quatro rodas para carga, um vagão aberto com oito rodas para carga e 20 trolys de linha.

Porém o serviço foi se tornando deficitário, pois só haviam três viagens por semana e a despesa com a tração era enorme. Assim, pela lei n.° 1.486, de 15 de dezembro de 1915, o governo estadual foi autorizado a encampar a Estrada de Ferro de Campos do Jordão. O decreto n.° 2.656, de 19 de abril de 1916 efetivou a encampação, tendo a estrada passado para o patrimônio e gerência do Estado, a partir de maio de 1916.

Em 1923 são iniciados os estudos para a eletrificação da estrada, que seria entregue à firma inglesa "English Electric Co".

Em 21 de dezembro de 1924, é inaugurado o tráfego elétrico da linha, com as presenças de Carlos de Campos, presidente do Estado, Gabriel Ribeiro dos Santos, secretário da Agricultura, Viação e Obras Públicas e vários convidados.

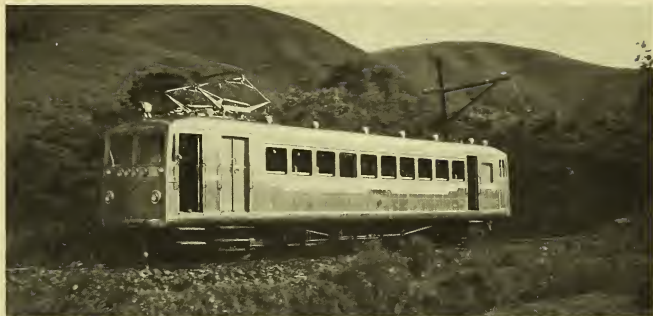
A viagem inaugural foi efetuada por duas novas automotrizes elétricas de fabricação da mesma "English Electric Co" e permanecem em serviço até hoje, se bem que completamente reformadas.

Gôndola 1 (G-1) para transporte de automóveis. EFCJ (foto de Carlheinz Hahmann) — 1950
Gôndola 1 (G-1) for automobiles transport. Campos do Jordão Railway

Gôndola 4 (G-4) para pequenas cargas e transporte de automóveis (foto de Carlheinz Hahmann) — 1958
Gôndola 4 (G-4) for little Baggage and auto's transport

Bonde A-6 (ex-Guaruja) trafegando na EFCJ, seção urbana entre Emilio Ribas e São Cristóvão (foto de Carlheinz Hahmann) — 1957
Tram A-6 (ex-Guarujá) In traffic in Campos do Jordão Railway, urban seccion between Emílio Ribas and São Cristóvão

Locomotiva elétrica (ex-Guarujá) e carro de primeira classe, no serviço urbano da EFCJ — Atualmente a locomotiva movimenta o miniférico do morro do Elefante e o carro de passageiros serve de dormitório (foto de Carlheinz Hahmann) — 1956
Electric locomotive (ex-Guaruja) and first class car in the urban service for EFCJ. Now this locomotive move the miniferic in Elephant hill and the passenger car attends as slipping car for the work men

Vagão 1 (V-1) para cargas e bagagens — EFCJ (foto de Carlheinz Hahmann) — 1957
Vagon 1 (V-1) for luggage and freights — EFCJ

Automotriz 4 (A-4) construida em 1932 nas oficinas da EFCJ (foto de Carlheinz Hahmann) — 1957
Suburban Tramway 4 (A-4) built in 1932 in the Campos do Jordão. Railway's Shopps

Tinham lotação para 40 passageiros e desenvolviam 240 Hp de força. Também entraram em tráfego dois carros elétricos fechados para bagagem, com a mesma potência.

Em 1927 foram acrescidos a esse material, uma automotriz e dois vagões abertos para carga. Posteriormente, entraram em serviço cinco gôndolas para condução de automóveis para o alto, já que a estrada era péssima. Esse serviço funcionou até 1977, quando, após a construção da nova estrada de rodagem, margeando a linha, foi abandonado.

Carro de passageiros da EFCJ — Servia como transporte urbano — Campos do Jordão — 14-7-1976
Passenger car from Campos do Jordão Railway. This car served as urban transport

Bonde A-6 rumo a Emilio Ribas. O carro está com a plataforma modernizada
(foto do arquivo de Aquilino Gonzales Podestá — Buenos Aires) — Campos do Jordão
Tram A-6 going to Emilio Ribas. The plataform of this car is modernized

Incêndio no bonde A-5 — Carnaval de 1976
The tram A-5 in fire near Emilio Ribas

Em 1932 foi construída nas oficinas da estrada, sobre trucks da English Electric uma quarta automotriz para passageiros. Na mesma época entraram em tráfego dois vagões para carga, da firma alemã Siemens/Schuckert, com 240 Hp de força cada uma. Ainda nesse ano funcionavam as automotrizes a gasolina, em número de quatro.

Com o fechamento do tráfego do Tramway Elétrico do Guarujá (Santos) em 13 de julho de 1956, o material rodante dessa pequena ferrovia foi transferido para auxiliar a Estrada de Ferro de Campos do Jordão, que sentia falta de material para o serviço. Os três pequenos bondes do Guarujá e uma pequena locomotiva elétrica, todos da fábrica alemã Siemens, foram usados para o serviço urbano, entre Emílio Ribas e Jaguaribe (São Cristóvão). Foram também para EFCJ dois carros de primeira classe, com lotação de 38 lugares, um carro de segunda classe com 30 lugares e dois mistos (segunda classe e bagagem) com 40 lugares cada um.

Esta secção urbana da EFCJ é a segunda linha de bondes em tráfego comercial no Brasil, atualmente.

Tripulação dos bondes em Campos do Jordão — 1978
Crew of the Campos do Jordão's trams

Acidente em Emilio Ribas — 1968
Accident between two cars in Emilio Ribas

CATAGUASES

Unidade da Federação: Minas Gerais
Latitude: 21° 23' 10" S | **Longitude:** 42° 41' 30" W
Altitude: 167 m | **Área:** 747 km²

1. Localização e história

O município está localizado na zona da mata do Estado de Minas Gerais.

A povoação foi fundada pelo francês Guido Tomaz Merliére, coronel-comandante das Divisões Militares do Rio Doce. Inicialmente o local era conhecido por Meia Pataca, quando de sua fundação em 26 de maio de 1826, mas já anteriormente era um ponto conhecido pelo seu ouro.

Pela lei provincial n.° 209, de 7 de abril de 1841, o novo arraial é transformado em "Curato de Santa Rita de Meia Pataca" e anexado à Paróquia de São Januário de Ubá. De acordo com a lei provincial n.° 534, de 10 de outubro de 1851, é elevado à freguesia e finalmente a 25 de novembro de 1871, a lei n.° 2.180, cria o município, desmembrado de Leopoldina, Santo Antonio do Muriaé e Ubá. O novo município, composto das freguesias de Meia Pataca, Laranjal e Empoçado, recebeu a nova denominação de Cataguases, que seria o nome de uma tribo indígena que vivia nas terras, antes de sua colonização. A instalação do município deu-se a 8 de setembro de 1877.

A vila de Cataguases foi elevada à cidade pela lei provincial n.° 2.776, de 13 de setembro de 1881.

Com a instalação em seu território de algumas fábricas de tecidos acabados de algodão, veio o progresso para a cidade.

2. Bondes

O primeiro incentivador do transporte coletivo por bondes, em Cataguases, foi Américo Samuel, que em 29 de outubro de 1896 obteve a lei n.° 65, pela qual a câmara municipal lhe concedia privilégio por 25 anos, "para a construção, uso e gozo" de uma linha férrea de bondes nessa cidade.

Foi efetuado o contrato, e após muitos estudos e processos, foi formada a "Sociedade Carris Urbanos de Cataguases", com a seguinte diretoria: Joaquim Carvalho, Álvaro Margarido Pires, José Inácio da Silveira e Joaquim Ferreira Ramos.

Deu-se início à colocação dos trilhos e após muito trabalho e estudos, a linha pôde ser inaugurada em 25 de novembro de 1910.

O itinerário era o seguinte: saía da estação de bondes situada na rua Visconde do Rio Branco; entrava na rua da Estação (atualmente coronel João Duarte), depois largo do Comércio (atual praça Rui Barbosa), rua Coronel Vieira, praça Santa Rita, rua Alferes Henrique José de Azevedo, rua Araújo Porto Alegre e Granjaria, próximo ao ginásio. Voltava pelo mesmo caminho. "Na praça Santa Rita havia um ramal pela rua Major Vieira, quando tomava a rua Sete de Setembro (hoje J. H. Mata) passando pela praça Rui Barbosa, e entrando na rua Rebelo Horta, rua Manoel da Silva Rama, rua Senhor dos Passos (Marechal Deodoro), rua Dr. Sobral, coronel Vieira até a praça Rui Barbosa." [1]

O preço da passagem foi estipulado em $100 réis.

Nos conta o historiador Levy Simões da Costa:

"O ato inaugural foi um dos acontecimentos mais festivos e marcantes na vila de

Cataguases. Ocorreu à uma hora da tarde, defronte ao paço municipal na praça Santa Rita."

"Presentes estavam o agente executivo, coronel João Duarte Pereira, o prestigioso político, Astolfo Dutra Nicácio; o redator de "O Cataguases", Joaquim Figueiredo da Costa Cruz; o diretor do ginásio de Cataguases, professor Achiles Hercúleo de Miranda; o advogado Abílio Cesar Novaes; os vereadores da câmara municipal, demais autoridades e o povo em massa. Todos aguardavam ansiosos a chegada dos bondes. Daí a momentos aparecia o primeiro, que conduzia a diretoria da empresa e seu orador oficial, Naventino Santos. O segundo estava lotado de crianças que cantavam alegremente; e finalmente o terceiro que levava uma banda de música que executava estrepitosos dobrados, os quais causaram surpreendentes e calorosos aplausos do povo."

"Em seguida foram introduzidos no salão nobre da câmara, Joaquim Carvalho Alvaro Margarido Pires, José Inácio da Silveira, Joaquim Ferreira Ramos, Navantino Santos e demais autoridades. Declarando aberta a sessão, o seu presidente coronel João Duarte Ferreira deu a palavra ao orador oficial do município, Astolfo Dutra Nicácio, que pronunciou formoso discurso, saudando a diretoria da Carris Urbano."

"Terminada a sessão da câmara todos os seus componentes, além de outras pessoas gradas, tomaram os bondes e se dirigiram até o ginásio de Cataguases, onde foram recebidos pelo seu diretor, com um coquetel." (1)

Em 1911, o governo concedeu privilégio à firma Carvalho Pires, Silveira Ramos & Cia. "para a construção de uma estrada de ferro elétrica, da cidade de Cataguases à usina Maurício, no município de Leopoldina". (2)

Ao que parece nada foi feito e a Cia. Urbana continuou a manter o seu pequeno tráfego de bondes. Em fins de 1911 é projetada uma ampliação da linha e as obras são atacadas. Logo são suspensas, pois as chuvas demoradas que caíram naquele início de ano de 1912, prejudicaram sensivelmente os trabalhos de prolongamento.

Em julho, aguardava-se apenas a chegada de mais trilhos, para a conclusão do aumento da linha, cujas obras se achavam paralisadas há meses na rua Carlos Gomes.

O novo traçado passava pelas ruas Carlos Gomes, Rebelo Horta, largo do Comércio, travessa 7 de Setembro, rua Major Vieira, ligando daí com a então em tráfego, "em frente à casa de Manoel Dias Lana". (3)

Em dezembro de 1912, vemos a notícia: "O aumento da construção da linha de bondes já fez a sua ligação ao ramal que existia para a cervejaria Godoy, à rua da Pomba, faltando somente agora a passagem da linha por detrás da matriz, para termos toda a cidade servida pela Carris Urbanos, o que demonstra isto grande esforço por parte do seu atual gerente J. Peixoto Ramos, que não poupa sacrifícios para o bem do melhoramento da cidade e progresso da companhia que tão dignamente dirige". (4)

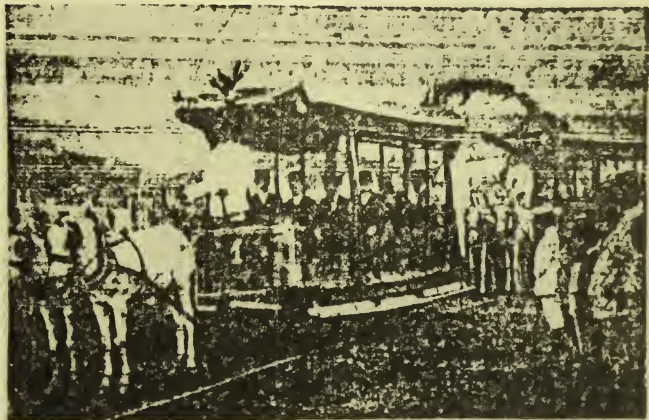
A empresa funcionava regularmente, quando em 1914, em vista de dificuldades financeiras, foi obrigada a vender seu acervo, visto se encontrar insolvente. A Dotal Brasil adquiriu a firma, mas como era companhia de seguros, o governo federal não autorizou a exploração desse ramo. Assim, parou o serviço de bondes, em época precária devido às dificuldades da guerra de 1914/1918 e falta de material e transporte. O nome da empresa havia sido mudado para "Companhia Ferro-Carril Cataguasense", que teve o privilégio de existir sem possibilidade de fazer trafegar os seus bondes. Em vista disso, o proprietário resolveu vender novamente a empresa.

Foi então formada a "Sociedade Carril Cataguases" que, adquirindo o acervo então encostado, recomeçou o serviço, de bondes em 10 de agosto de 1915, o que deixou a população muito satisfeita com o restabelecimento desse melhoramento.

Mas o fim estava próximo, e em princípios de 1918, ou seja, a 24 de março de 1918, é paralisado novamente o serviço, em vista da pouca renda, dificuldade de material e vários outros motivos. Houve protestos através de comícios "contra a paralisação altamente prejudicial aos interesses de transporte da cidade". Foi argumentado que, para

1) Cataguases Centenária — Levy Simões da Costa — 1977
2) O Estado de S. Paulo — 30-1-1911
3) O Estado de S. Paulo — 10-7-1912
4) O Estado de S. Paulo — 11-12-1912

levar avante o empreendimento quando da sua organização houve a subscrição de cerca de 160 pessoas, sem que ninguém visasse o lucro. Ao ato de protesto, assinaram entre outros, o coronel João Duarte Ferreira, Astolfo Dutra Nicácio, Jovelino dos Santos, Manuel da Silva Rama, Joaquim Nogueira Júnior, Joaquim de Souza Carvalho, José Inácio da Silveira, Alzir do Nascimento Arruda, Joaquim Peixoto Ramos, Álvaro Margarido Pires, Sebastião José de Carvalho". (5)

De nada adiantou o protesto e a companhia foi extinta, e em junho de 1918 os trilhos começaram a ser arrancados das ruas. A extensão das linhas, na época, era de 4 km.

Inauguração dos bondes a tração animal, em 25 de novembro de 1910 (foto de Cataguazes Centenária) — Cataguazes
First voyage of the horse-car in november, 25, 1910

5) Cataguases Centenária — Levy Simões da Costa — 1977.

VIAGEM DE BONDE COM RACHEL

("O Cruzeiro" — 22-5-53) **Rachel de Queiroz**

Era o bonde Engenho de Dentro, ali na praça XV. Vinha cheio, mas como diz, empurrando sempre encaixa. O que provou ser otimismo, porque talvez encaixasse metade ou um quarto de pessoa magra, e a alentada senhora que se guindou ao alto estribo e enfrentou a plataforma traseira junto com um bombeiro e outros amáveis soldados, dela talvez coubesse um oitavo. Assim mesmo, e isso prova bem a favor da elasticidade dos corpos, ela conseguiu se insinuar, ou antes, encaixar. E tratava de acomodar-se gingando os ombros e os quadris à direita e à esquerda, quando o bonde parou em outro poste, o soldado repetiu o tal slogan do encaixe, e foi subindo — logo quem! — uma baiana dos seus 90 kg e mais uma bolsa que continha o fogareiro, a lata dos doces, o banquinho e o tabuleiro. E aquela baiana pesava seus 90 kg mas era nua, com licença da palavra, pois com tanta saia engomada e mais os balangandãs, chegava mesmo era aos 100 kg. E esqueci de dizer que junto com ela ainda vinha uma cunhazinha esperta que era um saci, que se insinuou pelas pernas do pessoal e acabou cavando um lugarzinho sentada, na beirinha do banco, ao lado da moça carregada de embrulhos e que assim mesmo teve o coração de arrumar a garota. Também o diabo da pequena conquistava qualquer um, com aquele olho preto enviesado, o riso largo de dente na muda.

Esqueci de falar que tudo isso se passava no carro-motor. No reboque, atrás, a confusão parecia maior. Muita gente pendurada entre um carro e outro, e havia um crioulo de bigode à Stalin, muito distinto, tinha cara de dirigente no Ministério do Trabalho, que muito sub-repticiamente viajava sobre o pino de ligação entre os dois carros, ou para dizer melhor, com um pé na sapata do carro-motor e outro pé na sapata do reboque. E quando o condutor aparecia para cobrar a passagem, se era o condutor da frente ele punha os dois pés no reboque, e se era o condutor do reboque que vinha com o "faz-favor" ele então executava o vice-versa. Sei que não pagou passagem a nenhum dos dois e devia fazer aquilo por esporte: não tinha cara de quem precisava se sujar por 50 centavos. Esporte, aliás, que todo o mundo aprova e aprecia, pois quem é que não gosta de ver se tirar um pouco de sangue à Light? E aí o bonde andou um bom pedaço sem que ninguém mais atacasse a plataforma. A turma que chegava, ocupava-se agora em guarnecer os balaústres, formando com os pingentes uma superestrutura decorativa. Mas alcançando-se o abrigo defronte à Central, quase chegou a haver pânico. Porque no momento em que a multidão da calçada assaltava o veículo, a baiana quis descer, e não era façanha somenos desalojar aquela massa de pressão onde se encastoara, sem falar na pressão de baixo para cima feita pelos que tentavam subir, contra quem pretendia descer. Mas afinal a baiana aterrissara na calçada e o vácuo por ela deixado era instantaneamente ocupado com uma violência de sorvedouro, o condutor tocara o seu tintim de partida, quando ressoaram uns gritos agudos cortando o ar abafado. Era o pequeno saci de olhos pretos a clamar que o povo subindo não o deixara descer. E a tensão geral explodiu em cólera e ternura, e todo o mundo tocava a campainha, alguns confundiam, puxavam a corda do marcador de passagens, o condutor vendo isso pôs-se a imprecar em puro linguajar da Mouraria, uma voz berrava: "já se viu que brutalidade impedir a criança de descer?", a baiana em terra, chamava a filha com voz macia, o motorneiro, para ajudar e mostrar que não tinha nada com aquilo, desandou a tocar aquela espécie de sino que fica embaixo do pé dele. E enquanto os passageiros compassivos desembarcavam a garota, um senhor que vinha em pé no meio dos bancos pôs-se a declamar que era assim mesmo, que motorneiro, condutor e fiscal, em vez de se aliarem com o povo, não passavam de uns lacaios da Light, mas quando chegasse na hora de pedir aumento de ordenado, haviam de querer que a população ajudasse com aumento nas passagens. O povo é que é sempre sacrificado! E o condutor aí se enraiveceu também e começou a convidar o homem para a beira da calçada, e o senhor disse que não ia porque não se metia com estrangeiros, e um engraçadinho

deu sinal de partida e o motorneiro que já estava por demais chateado, partiu mesmo, deixando o condutor em terra, vociferando; só foi dar pela falta do condutor quando chegou com o carro bem defronte do sinal; parou então, e enquanto o condutor corria, o guarda começou a apitar, que o bonde tinha parado no meio da luz verde aberta para os carros em direção contrária; parecia o dia do juízo, o bonde parado, os automóveis buzinando, o guarda apitando e sacudindo os braços, o pessoal do bonde rindo que era ver uns demônios. Afinal o bonde partiu, tudo pareceu acalmar um pouco, mas aquele senhor em pé que xingara os pobres empregados da Light de lacaios do povo canadense, mostrou que era homem afeito a comícios, não se dava de uma interrupção tumultuosa. Estava acostumado a falar até em meio da fuzilaria, assim que ele disse. E que isso tudo acontecia porque o governo promete mas não cumpre o dispositivo constitucional — sim, meus senhores, constitucional — da mudança da Capital da República. Imagine que delícia o Rio ficar livre de toda a laia dos burocratas, dos automóveis dos políticos e dos políticos propriamente ditos. Imagine o Getúlio em Goiás e com ele a alcatéia dos lobos, os cardumes de tubarões, os rebanhos de carneiros! Isso aqui ficava mesmo um céu aberto. Pelo menos um milhão de pessoas iria embora, e que maravilha o Rio com um milhão de vagas nos transportes, um milhão de vagas nas residências, um milhão de bocas a menos, para comer o nosso mísero abastecimento! As favelas se acabam automaticamente, o arroz baixa a 4 cruzeiros! Saem a câmara e o senado e os ministérios com todas as suas Marias Candelárias. Pensando nos ministérios será apenas um milhão de gente que nos deixa? Calculando por baixo, talvez saia mais de um milhão! O que virá em muito boa hora, pois no Rio sobram uns dois milhões.

E aí o bonde aplaudiu, cada qual só pensando na vaga a seu lado. E, se aquele bonde fosse maior, talvez nesse dia, no Rio de Janeiro houvesse uma revolução. Talvez o povo do Rio de Janeiro desse ordem de despejo para o seu governo, lhe apanhasse os trastes, lhe apontasse a estrada que é larga e vai longe. Mas, feliz ou infelizmente, o bonde era pequeno e apesar de conter tanta gente, não dava nem para um bochincho. E o governo, pensando bem, também é de carne como nós — e só um coração de ferro tem coragem de deixar este Rio, assim mesmo apertado, superlotado, sem comida, sem transporte, sem luz e sem água. Como disse um paraíba que vinha junto com o soldado: "Qual, se no céu faltasse água ou luz, por isso os anjos haveriam de largar de lá? Céu é céu de qualquer jeito..." (1953).

CAXAMBU

Unidade da Federação: Minas Gerais
Latitude: 21° 58' 40" S — **Longitude**: 44° 56' 20" W
Altitude: 904 m — **Área**: 115 km²

1. Localização e história

O município está situado na zona sul do Estado de Minas Gerais, configurado entre dois vales estreitos formados pelos ribeirões Cachoeirinha e Bengo.

Sua origem vem das entradas das bandeiras, quando uma montanha predominante, na forma de um cone truncado, se assemelhava ao tambor com que os índios ritmavam suas danças, chamado de Caxambu (Cacha, tambor e Mumbu, música) e devido à sua altitude (1.200 m) era tomada como ponto de referência pelos bandeirantes que a chamaram de Caxambu.

O início da colonização das terras deu-se por volta de 1706, quando, por provisão de Dom Fernando Martins Mascarenhas, foi doada uma sesmaria na região a Carlos Pedroso da Silveira. Mas seu progresso mesmo, adveio da descoberta de suas maravilhosas águas minerais, em meados do século XVIII.

O primeiro nome da localidade foi "Águas Virtuosas de Baependi", visto o local ainda pertencer àquele município. Posteriormente o nome foi alterado para "Águas Virtuosas de Caxambu" e em seguida simplesmente Caxambu.

Em 1881 Caxambu já estava bastante adiantada para a época. Sua iluminação que primitivamente era de lampiões a querosene, havia sido transformada em gás acetileno. Em fins do século já se instalava o primeiro serviço público de esgotos e água potável.

A concessão para exploração de suas águas deu-se em 1875, pelo governo da Província de Minas Gerais, quando também foi criada a freguesia de "Nossa Senhora dos Remédios de Caxambu".

Em princípios do século XX é que foi criado o município e vila de Caxambu, pela lei estadual n.° 319, de 14 de setembro de 1901, ocorrendo a sua instalação a 2 de janeiro de 1902.

Suas águas minerais gozam de prestígio nacional e internacional.

2. Bondes

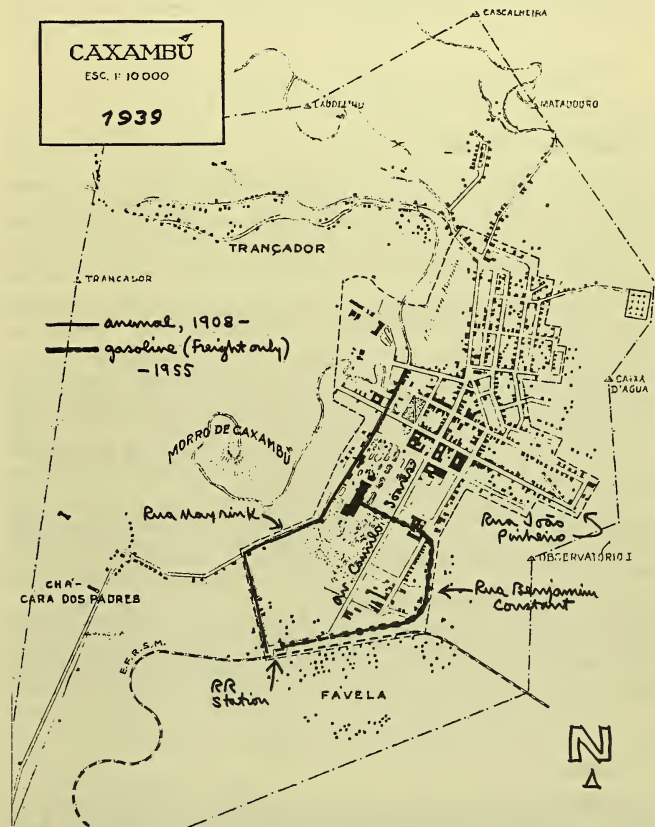
Em vista do grande movimento de turistas e da dificuldade de transporte de água, principalmente nas férias ou estação de águas como então se conhecia a época de maior afluência de pessoas na cidade, a companhia concessionária das fontes de água minerais, resolveu, em meados de 1911 instalar uma linha de bondes elétricos, ligando a estação da Estrada de Ferro Oeste de Minas diretamente ao Hotel das Fontes.

Em agosto de 1911 foram iniciadas as obras, tendo sido adotada a bitola de 75 cm. Era uma linha de caráter privativo, inicialmente tracionada por animais.

Em abril de 1913 é efetuado o arrendamento das "Águas de Caxambu", mediante contrato celebrado entre o governo do Estado e a "Empresa de Águas de Caxambu", representada pelo seu diretor Otávio Guimarães.

No item 21 do referido contrato, era previsto o seguinte: "Reconstrução da atual linha de bondes, que poderá ser eletrificada, destinada, porém, exclusivamente ao trans-

porte de materiais da empresa e serviços de que trata este contrato.

A linha tinha 2 km e ligava a estação da estrada de ferro até o Parque das Fontes. Em meados da década de 20 deste século, a linha foi extinta.

CUIABÁ

Unidade da Federação: Mato Grosso
Latitude: 15° 35' 56" S — **Longitude**: 56° 06' 05" W
Altitude: 165 m — **Área**: 12.790 km²

1. Localização e história

A cidade de Cuiabá acha-se situada no coração da América do Sul, tendo no Campo d'Ourique, antigo largo da Forca, o marco indicativo do centro geodésico do continente sul-americano, ali colocado a mando da Comissão Rondon, em 1909. Numa das faces está colocada uma placa com esta inscrição COM. RONDON — LAT SUL 15° 35' 56" 80 — LONG GREEN 56° 06' 05" 55 — 1.° ten. Renato Barbosa — R.P.

Situa-se à margem esquerda do rio Cuiabá entre os morros da Prainha e da Boa Morte.

Cuiabá foi fundada por volta de 1719 por um bandeirante paulista, Paschoal Moreira Cabral, que junto com Miguel Sutil, fundaram o Arraial, onde o ouro era encontrado com relativa facilidade.

Mas como que castigando a avidez dos colonos, a vida na povoação tornou-se terrível, pois havia falta de tudo (exceto ouro ...). Da pouca lavoura que plantavam tudo era destruído por pragas, mesmo que sobrasse pouco, era devorado por ratos famintos. A pesca, devido à falta de anzóis, era impossível. Apareceram doenças malignas, como maleita; chegava-se a dar por um frasco de sal, meia libra de ouro!

Porém a febre do ouro atraiu para o local centenas de colonos. "Só na monção de 1726 em que veio o capitão general Rodrigo Cesar de Menezes, chegaram três mil pessoas, entre brancos e negros, em comboio de 308 canoas" [1]

Nessa época o território fazia parte da capitania de São Paulo, e esta vendo que se tornava cada vez mais difícil a administração dos distritos de Cuiabá e Mato Grosso, promoveu a desanexação por alvará de 9 de maio de 1748, por força do qual se criava a Capitania de Mato Grosso e Cuiabá, tendo como seu primeiro governador D. Antonio Rollim de Moura Tavares, que a 7 de janeiro de 1751, ali aportava para efetuar a transferência da sede do governo para Mato Grosso.

Em 17 de setembro de 1818, o município de Vila Real do Bom Senhor de Cuiabá é elevado à categoria de cidade, com o nome de Cuiabá e em 1825, torna-se capital do Estado de Mato Grosso que antes era Vila Bela. Mas os vilabelenses não reconheceram a nova capital, ficando o Estado com duas capitais, durante dez anos, até que a lei provincial n.° 19, de 28 de agosto de 1835, confirmou a predominância política de Cuiabá.

2. Bondes

Em 1882 surge a idéia da criação de uma empresa de bondes a tração animada na cidade. Foi de autoria dos engenheiros João Frick e Carlos Zanotta, que tentando levar avante esse empreendimento organizaram uma sociedade com o capital de 60:000$000.

1) Washington Luiz P. de Souza — A Capitania de São Paulo

Já anteriormente a Assembléia Provincial concedera privilégio com o mesmo objetivo, a André Gandie Nunes, Antonio Thomaz de Aquino Corrêa, Antonio Joaquim de Faria Albernaz e Francisco Nunes da Cunha. (2)

Nenhuma das sociedades foi avante por motivos óbvios.

Por volta de 1890 é criada em Cuiabá a "Companhia Progresso Cuiabano", de propriedade do industrial Manuel da Silva Monteiro, com o capital de 90:000$000, que se propunha estabelecer o serviço de bondes a tração animada na cidade. O próprio Manuel Monteiro pessoalmente dirigiu o assentamento dos trilhos e os trabalhos de construção das linhas.

Em 30 de abril de 1891, é inaugurado solenemente o serviço de bondes, cuja estação ficava na rua Bela do Juiz. A linha ligava os dois distritos da cidade de Cuiabá.

O capital da empresa esgotou-se prematuramente, e o empresário foi obrigado a ceder os seus direitos à firma Almeida & Cia., que tampouco teve grandes lucros, tendo também transferido os seus direitos ao comerciante Coronel Benedito Leite de Figueiredo, que já era concessionário de um serviço de balsa, onde se fazia a travessia do rio Cuiabá. A nova companhia se chamou "Empresa Cuiabana Ferro-Carril e Matadouro", mas sem onde se expandir e sem conservação, devido à pouca renda auferida, o material rodante pouco a pouco foi se deteriorando e chegou a tal ponto que o chefe de polícia interino do Estado, major Frederico Adolfo Josetti, por uma portaria datada de 25 de janeiro de 1896, proibiu a circulação dos bondes, "considerando que os carros da Companhia Progresso Cuiabano ofereciam perigo à integridade física e mesmo à vida dos seus passageiros". Para ver cumprida a sua ordem, mandou postar um guarda e um agente de polícia em frente da estação, a fim de não deixar sair nenhum bonde. Isto porque era conhecido que os dirigentes da companhia apoiados em pessoas de alto prestígio político, não se submeteriam à determinação oficial.

Nos conta Gustavo Barroso, em artigo publicado na revista "O Cruzeiro" de 1953:

"O que se dizia a boca pequena resultou ser verdade. A horas tantas, o primeiro bonde movimentou-se para deixar a estação já com alguns passageiros. Intimado a parar, um destes, cavalheiro de certa idade, bem vestido, de aparência distinta, levantou-se e protestou contra a ordem, que taxou de absurda e bradou num tom de voz que não admitia a menor réplica: Siga o bonde! Siga!"

"Era ele o senador Generoso Ponce, figura de alto relevo no cenário político do momento, homem de grande valor pessoal e subido prestígio, chefe do partido que se encontrava no poder. Os agentes da autoridade, pessoas humildes, não se atreveram sequer a obstar a saída do veículo, respeitando-lhe as imunidades parlamentares. A violência da atitude e a notoriedade de sua bravura, e o bonde lá se foi, desconjuntado, estralejante, ao chouto das mulas esqueléticas, rua 13 de Junho afora." (3)

O resultado foi que o chefe de polícia, vendo-se sem autoridade, pediu demissão do cargo, em caráter irrevogável.

O presidente do Estado, Antonio Corrêa da Costa, prestigiando seu subordinado, também se demitiu. O senador Ponce, ao saber disso, foi à sua residência e publicamente se desculpou, confessando a irreflexão do sucedido, porém os pedidos de demissão não foram retirados e ambos, o chefe de polícia e o presidente do Estado, foram praticamente derrubados por um bonde a burro...

Voltemos a Gustavo Barroso: "Esse homem digno, que abandonava o cargo dignamente para prestigiar uma ordem do seu auxiliar, levianamente desmoralizado em público pelo poderoso chefe do seu partido, era tão pobre, que para as despesas de viagem, viu-se na contingência de vender a própria mobília". (4)

3. Material rodante e final

O material rodante era composto de oito carros de passageiros e quatro de carga, com 40 burros para a tração. A extensão de suas linhas era de 6.500 m.

2) Datas Matogrossenses — Estevão de Mendonça — Typ. Salesiana — Niterói — 1919.
3) Artigo de Gustavo Barroso, citando Estevão de Mendonça — O Cruzeiro — 13-6-1953.
4) Op. cit. Gustavo Barroso.

Por volta do início da década de 10, foi suspenso temporariamente, mas voltou a trafegar esporadicamente, pois em 9 de julho de 1911, a companhia foi adquirida por Benedito Leite de Figueiredo. Em setembro a companhia apresenta à Assembléia Estadual, um pedido para transformar a tração animal em elétrica. O requerente pedia como compensação a prorrogação por 60 anos do prazo de concessão do privilégio e garantia de juros de 7% do seu capital, que na época era de 1.000:000$000.

No dia 20 de setembro, em sessão da Assembléia Legislativa o projeto é discutido e atacado, principalmente pelo deputado Amarilio de Almeida, que era o antigo concessionário da linha de bondes. A defesa do projeto coube aos deputados João Costa Marques e Brandão Jr.

O projeto passou em primeira discussão, contra dois únicos votos.

Em 10 de outubro de 1911, o governo sancionou a lei que concedia garantia de juros de 6% ao capital de 1.000.000$000 prevendo-se, então, que o serviço de eletrificação começaria logo.

Do estrangeiro chegaram diversas propostas para o serviço, porém o concessionário afirmou que esperava a proposta de uma companhia da cidade, para onde haviam sido enviados todos os documentos relativos ao negócio, por intermédio do corretor Aymoré de Lima.

E nada mais se fez, nem foi noticiado e tudo voltou à estaca zero.

Os pequenos bondes a burro foram reformados e continuaram seu lento passeio pela cidade e ainda prestaram serviço por muitos anos, já que em 1933, ainda conta a cidade de Cuiabá com serviços de tração animada. (5)

Por essa época é que foram extintos os serviços.

Estação dos bondes — Cuiaba
Car House — In 13th of July Street, formerly Bela do Juiz Street. From here goes the tram wich put to rout a government in Mato Grosso. Oh! Old times these. Where a tram can destroy a government.

5) Estatística dos meios de transporte no Brasil em 1933 (IBGE)

FIM DA LINHA

Mas Oh! Pudesse nunca vir o dia
quando uma criança fosse
a seu pai e perguntasse:
"Que é um bonde?"

Robert S. Wilson

(11.° capítulo do livro "Trolley Car Treasure"
de Frank Rowsome Jr.)

Houve um tempo, antes da nação ser inundada com automóveis, quando o povo americano tinha outro amor — o bonde. Nas décadas próximas do início do século, gente em todos os lugares criava um xodó pelos bondes e neles viajava para uma maravilhosa era dourada que continuou até a primeira grande guerra.

Em qualquer cidade tomava-se o bonde somente por prazer. Carros abertos eram os favoritos para passeios em tardes de verão. Viajar em um desses ventilados veículos, após um dia abafado, significava um frescor abençoado e o ar da noite soprava contra as faces com um encanto especial. Na frente, o motorneiro descia a cortina verde que protegia a janela de reflexos. O condutor se deslocava ao longo do estribo coletando as passagens. Quando despencava um aguaceiro, o condutor desenrolava as cortinas de lona laterais e quando um passageiro alcançava seu destino, ele rapidamente levantava a cortina junto de seu banco enquanto os outros ocupantes se comprimiam para evitar um respingo.

Para muitos jovens, uma viagem de bonde era o prelúdio de toda a espécie de passeio. Para ir ao parque, ao circo, ao zoológico, ao lago, em um bonde aberto era a maior alegria e voltando para casa — queimado pelo sol, rouco, cansado e alegre — era justamente o final acertado de uma tarde.

Sem demora parques de diversões construídos pelas companhias de bondes como "geradores de comércio" apareceram na periferia de quase toda cidade importante do país. A entrada era barata — 5 centavos para quem viesse de bonde e 10 centavos para os de outra condução. Ir de bonde para o "parque elétrico" numa tarde de sábado era um prazer para o qual não há exatamente um paralelo atualmente. O bonde ia superlotado de gente com disposição para aproveitar um feriado, cada um enfarpelado com roupas domingueiras, moças em blusas engomadinhas na hora e chapéus enfeitados com passarinhos; jovens bigodudos, de paletós listrados e chapéus-coco. Ia-se carregado com a bagagem para o passeio: sanduíches e ovos cozidos, acondicionados em uma caixa de sapatos, roupas de banho e câmeras "Brownie" — e muito possivelmente um bandolim, para cantar em coro, se se apresentasse a ocasião, enquanto passeavam de canoa, o "in good old Summertime"...

No momento em que se descia do bonde, à entrada do parque, ouvia-se o realejo do cavalinho de pau, o sonsafone, os bumbos da banda de música, a trava de segurança e o rugido dos carros da montanha russa, e os berros dos seus passageiros aterrorizados. Nas noites de sábado havia exibição emocionante de fogos de artifícios. Quando, finalmente, o bonde voltava com sua carga para a cidade, a disposição coletiva se dava a reconhecer pelo grupo na traseira do carro cantando "sob a luz da lua prateada" e "o fim de um dia perfeito".

Os bondes elétricos tiveram seu aparecimento vacilante em fins de 1880. Reconstruídos de bondes a tração animal, os primeiros eram veículos duvidosos. A velocidade era baixa, talvez 13 km ou 14 km por hora, quando tudo corria bem. Os motores abertos e desprotegidos faiscavam furiosamente e necessitavam incessantes consertos. Toscos fusíveis eram geralmente usados — tiras expostas de arame fino calibrado para queimar pouco antes do motor. Mas esses fusíveis de "faixa" queimavam com um relâmpago amarelo brilhante e uma detonação ensurdecedora, que, vez por outra, faziam com que os passageiros mais ariscos saltassem pelas janelas. Compreende-se que havia um

ar de bravata em torno dos primeiros passageiros de bonde. Os homens tiravam seus relógios do bolso e os entregavam às mulheres que ficavam para trás, com medo de serem magnetizadas pelas possantes correntes elétricas. Tempestades eram um perigo, e em muitas das linhas primitivas, era costume parar o carro e recolher a alavanca de contato, todas as vezes em que um trovão reboava por perto.

Ainda que o público gostasse de carros abertos, as companhias não os apreciavam, e eles foram gradualmente sendo substituídos por modelos fechados, com passagem central. Por um motivo: os carros abertos tinham um maior índice de acidentes. Os passageiros desciam ou subiam deles em movimento e uma agarrada em falso ou um pequeno escorregão poderiam fazer alguém "aterrar" de costas. Mulheres frequentemente tentavam descer de um bonde em movimento, de costas — prática que as fazia dar saltos mortais.

Outro prejuízo das companhias com os carros abertos apareceu da suspeita de que grande quantidade de níqueis de passagens não eram nunca coletados. Nos grandes carros abertos de 15 bancos, com tanto quanto 75 lugares sentados, os passageiros enxameavam ao longo dos estribos, e mesmo o mais capaz dos condutores tinha muita dificuldade em se lembrar de quem havia pago ou não.

Na maior parte das pequenas linhas de bondes havia uma amável tradição de irregularidades. Quando um passageiro costumeiro não estava no ponto na hora certa, pela manhã, o motorneiro ia "cozinhando o galo", até que ele aparecesse ofegante.

O condutor poderia ser persuadido a levar um pacote da casa de "Mma. Zimmerman", ou levar uma receita à farmácia. Apesar disso, a regularidade dos bondes era em geral suficientemente exata para ditar a hora dos serviços da vida doméstica.

Pelo chiado das rodas na curva da rua, às 5.45 h sabia-se que papai vinha para casa após o trabalho. E, quando se estava deitado acordado, o som de um carro noturno ressoando constituía uma medida de insônia.

No seu apogeu, os bondes mudaram os hábitos de nossos cidadãos. Eles afetaram o crescimento das cidades, pois permitiram ao trabalhador residir longe do seu trabalho.

A extensão das linhas elétricas de bondes, em pequenas cidades e vilas, era um símbolo do progresso municipal, uma demonstração de panorama emocionante. Ao construir uma nova casa, se pensava aonde seria mais perto de uma linha de bondes. Empregando capitais em construções, rezava-se para que uma nova linha fosse construída próxima, dobrando o valor da construção.

Após o estabelecimento das linhas nas cidades, as grandes linhas interurbanas apareceram e, através dos campos, juntavam cidades-satélite.

Especialmente para jovens, os interurbanos eram uma coisa majestosa. Os grandes carros, com seu compressor resfolegando, rodando ruidosamente e com uma arrogante dignidade nas ruas da cidade e fora do seu caminho privado pelos campos. Ali, eles corriam através das chácaras, com seus grandes faróis de lâmpada de arco iluminando a escuridão. O som profundo do apito com ar comprimido, avisando menores veículos de sua passagem. Quando rapidamente passavam, ouvia-se o batido ressoante do compressor de ar e o vislumbre do conforto interior, talvez janelas abobadadas, encimadas por vidros coloridos, como o maior luxo. Após sua passagem, ali sobre os trilhos havia dois pregos em cruz, que se deixou para serem alisados e amassados juntos, como uma lembrança da glória que se viu.

Em 1917 havia mais de 18 mil milhas de linhas suburbanas nos EUA. Companhias anunciavam "viagens de bondes". Uma viagem favorita era entre Nova Iorque e Boston. Exceto em 20 milhas, interrompidas em Nova Iorque, era possível viajar todo o caminho de Waterville, Me., a Sheboygan, Wisc. — mais de mil milhas de linhas — somente de bonde.

Mais eis que veio o primeiro presságio do desastre. Num dia de julho de 1914, um automobilista particular parou em um ponto de bondes em Los Angeles, e seus motorista ofereceu aos que ali esperavam, uma viagem por um níquel por cabeça. No fim do verão, espalharam-se rumores de lucros fabulosos, ganhos por donos de carros particulares que trabalhavam por níqueis.

A prática pegou com rapidez espantosa. Seis meses depois que o primeiro apareceu, somente em S. Aug. cerca de 700 carros estavam cruzando as ruas daquela cidade.

Então, num instante vieram os ônibus. Lá por 1925 ficou claro que o país estava aprofundando em nova era: da gasolina. A independência e a liberdade que gozava o automóvel particular fez com que andar de bonde se tornasse somente uma necessidade. Como um verso na Revista da Estrada de Ferro de Santa Fé:

> "Toda moça pode estar satisfeita num carro distinto
> Em táxi todas podem estar alegres
> Mas a moça que vale a pena é a que pode sorrir quando
> a levar para casa de bonde."

A batalha dos ônibus foi travada e perdida e as linhas foram rapidamente abandonadas. Os bondes foram para o ferro velho. Os velhos salões de dança, de madeira, e os pavilhões no Parque Elétrico foram fechados; geralmente pegavam fogo em noite de vento no inverno, iluminando o céu mais ou menos por uma hora, antes que também eles desaparecessem. Milhares de milhas de trilhos foram retiradas. Um observador pode, de vez em quando, encontrar uma pequena evidência, aínda, hoje, numa estrada com mato e grandes árvores, do grande império dos suburbanos, ou ver a forma característica de um restaurante da estrada à semelhança de um bonde, que algum dia orgulhosamente passava rápido através dos campos a 60 milhas por hora.

Atualmente os entusiastas de bondes se juntaram em sociedade para preservar os veículos remanescentes e celebrar sua glória. Alguns estabeleceram museus de bondes — refúgios onde velhas composições são cuidadosamente restauradas à sua condição ínicial ou mesmo correndo um pouco em um pequeno trecho de linha própria.

Suba num velho bonde familiar num desses museus e sentirá o cheiro daquele odor familiar há muito esquecido, composto de tinta, motor quente e areia do breque. Você sentirá o mesmo arranco vigoroso quando o velho bonde se move trilhos abaixo. Ouvirá o trepidar das janelas, o ruído do gongo, as aspirações barulhentas do breque de ar, o atarefado "nock-nock" do compressor. Isto o levará de volta para os dias quando todos éramos jovens e o bonde era o carro americano favorito.

CURITIBA

Unidade da Federação: Paraná
Latitude 25° 25' 48" S — **Longitude** 49° 16' 15" W
Altitude 908 m — **Área** 431 km²

1. Localização e história

Curitiba está localizada sobre uma chapada do primeiro planalto paranaense de configuração irregular, com terreno apresentando relevos suavemente ondulados que variam de 800 m a 950 m acima do nível do mar.

Curitiba nasceu na época da busca do ouro, durante o século XVII, onde ligados à exploração desse minério foi fundado o Arraial do Atuba, entre muitos outros. Os seus habitantes, talvez por motivo de abastecimento, mudaram-se para as proximidades do rio Ivo, atual centro da cidade. Aí ergueram uma capela de pau-a-pique sob a invocação de Nossa Senhora da Luz e Bom Jesus dos Pinhais.

Gabriel de Lara, filho de Don Diego Oredonez de Lara, morador em São Paulo, que chegara a Paranaguá em 1617 integrando a bandeira de Antonio Pedroso, à procura de lavras em Peruna ou Ibiteruna, tornou-se representante dos donatários da capitania, e capitão-mor de Paranaguá; em 1668 tomou posse da povoação e ali foi levantado um pelourinho, a pedido dos seus habitantes.

Dá-se como certo que o fundador da cidade foi Eleodoro Ebano Pereira, que havia sido nomeado provedor de Minas, e fazia parte da expedição organizada por determinação de Duarte Corrêa Masqueanes, governador geral do Rio de Janeiro.

Mas somente em 1721 com a vinda do ouvidor Rafael Pires Pardinho é que foram redigidas as posturas municipais, estabelecendo-se as normas do novo governo.

Já a partir de 1668, seus moradores começaram a desenvolver a criação do gado vacum, cavalar e ovino. Dadas as condições favoráveis oferecidas pela região, essa criação era fácil, mas em vista do isolamento de Curitiba com os demais centros produtores e consumidores do país, nessa época situados bem para o norte, essa indústria não se desenvolvia em larga escala, o que se deu somente após 1730, com a criação de caminhos de ligação tanto para São Paulo, como para o Rio Grande do Sul. Então a pecuária se tornou mais rendável que a mineração, tendo muitos mineradores se transformado em criadores.

Em 1812 a sede da comarca que era em Paranaguá foi transferida para Curitiba, e pela lei n.° 5, de 5 de fevereiro de 1842 pela Assembléia Legislativa de São Paulo, foi Curitiba, junto com Paranaguá, elevada à categoria de cidade.

Nessa época, Paraná era a 5.ª Comarca de São Paulo e a idéia separatista, nascida com Bento Viana em 1812, mais e mais tomava alento. A 29 de abril de 1843, Carlos Carneiro de Campos, visconde de Caravelas, apresentou o projeto de elevação da 5.ª Comarca (Curitiba) à categoria de província. Finalmente a 20 de agosto de 1853, após muitas discussões, é aprovado o projeto de lei n.° 704, que a 29 recebeu a sanção imperial, e em seu artigo 1.° dizia: "A comarca de Curitiba, na província de São Paulo, ficou elevada à categoria de província, com a denominação de Província do Paraná".

A sua capital passou a se chamar Curitiba, antiga Vila de Nossa Senhora da Luz dos Pinhais. O nome Curitiba, segundo o prof. Anon Dall'igna Rodrigues, vem do guarani KUR ITY BA, que significa **Pinheiral**.

2. Bondes

Em 1887 com a formação da "Empresa Ferro-Carril Curitibana", pertencente a Boaventura Clapp, surge em Curitiba, a 8 de novembro, os primeiros bondes a tração animada.

Eram veículos rudimentares, com armação de madeira, totalmente abertos, com estribos laterais e bancos transversais, como aliás a maioria dos bondes da época. Havia, também, vagões pàra transporte de cargas, açúcar, café e farinha, onde era cobrado 60 réis por volume.

A primeira linha servia ao bairro do Batel, sendo o preço da passagem de 100 réis "até a chácara de Pires e 200 réis até o Batel". (1)

Em 27 de agosto de 1895 Santiago Colle transfere para o seu nome a concessão da empresa, e em relatório de 20 de janeiro de 1896, dá ele uma clara idéia dos serviços de então:

"O patrimônio é constituído de 18 km de linhas, com peso de 12 kg por metro corrido, uma estação central constituída de um escritório, dois depósitos para material rodante, duas amplas estrebarias com relativos depósitos para forragens, uma oficina para reparação com as respectivas ferramentas, uma ferraria, uma cozinha com despensa e dormitório para o pessoal. A estação e suas dependências ocupam uma área de 6 mil m². O material rodante é representado por 20 viaturas abertas para passageiros, 15 vagões descobertos para cargas, dois vagões fechados para transporte de mala postal e diversos carros abertos para transporte de forragens. Para a tração desses veículos, possui a empresa 150 mulas."(2)

Em princípios do século, havia também em Curitiba um serviço de diligências que ligava várias localidades, como Campo Largo — (pass. 5$000); São José dos Pinhais (3$000); Ponta Grossa a Castro (8$000); Castro a Jaguarihuva (10$000); Ponta Grossa a Imbituva (7$000); Palmeiras a Colônia Palmira, São José do Triunfo e São Mateus. (3)

No local denominado Guavirotuba, distante 4.700 m da Capital, se achava o matadouro público, que foi inaugurado em 29 de agosto de 1899, sendo inaugurada em 2 de setembro do mesmo ano a linha de bondes destinada à condução de carne verde.

A tabela de passagem para os bondes de passageiros, especiais e de cargas era a seguinte:

ESTAÇÃO	PASSAGEIROS			ESPECIAIS				CARGA					
	Batel	Aquidaban	Fontana	Dentro do quadro	Fora do quadro	Dentro do quadro	Fora do quadro	Importação	Importação	Exportação	Exportação	URBANA	
	Passagem	Passagem	Passagem	Ida	Ida	Ida e volta	Ida e volta	Dentro do quadro	Fora do quadro	Dentro do quadro	Fora do quadro	Dentro do quadro	Fora do quadro
	$200	$200	$200	10$000	15$000	15$000	20$000	40	50	30	40	10$000	12$000

(2)

1) Carta da Fundação Cultural de Curitiba.
2) Carta da Fundação Cultural de Curitiba.
3) Almanaque do Paraná para 1900.

3. Mudanças

Em meados de novembro de 1909, a firma Etienne Muller, de Paris, concessionária das obras do porto da Bahia, adquiriu a concessão da empresa ferro-carril curitibana, e compareceu na cidade, Sancho Pimentel, representante da firma belga, para ultimar as negociações. Era presidente da citada empresa, Eduardo Fontane de Laveleye, capitalista europeu. No dia 20 de janeiro de 1910 é lavrada a escritura de transferência da empresa de bondes de Santiago Colle para Eduardo F. de Laveleye.

A escritura foi lavrada nas notas do Tabelião Almeida Pimpão, sendo o comprador representado por Sancho Pimentel e o valor da compra de 500:000$000.

A nova gerência declarou ao público que pretendia melhorar o serviço, o que logo começou a efetuar, determinando maior numero de viagens em todas as linhas e prolongando o serviço até quase meia-noite nas principais linhas.

Foto do livro Impressões do Brasil no seculo XX — Curitiba — 1901

Foto, onde se vê os dois tipos de transporte coletivo da época (Gentileza de Aquilino G. Podestá) — Curitiba — 1913
Photo from 1913, showing the two of urban transport in these age

Em seguida o citado capitalista organizou a "South Brazilian Railways Co. Ltd.", uma organização anglo-francesa, com sede oficial em Londres, na Broad Street Place 1, e gerência em Paris, à rue d'Arguesseau n.° 12. O capital da nova empresa foi estabelecido em 27.500 mil francos.

4. Eletrificação

Foi dado início ao projeto de eletrificação dos bondes. Para esse fim, o presidente da empresa e seus secretários, eletricista Brisson Jonorio e todo o pessoal técnico, chegaram a Curitiba em 14 de junho de 1910.

Logo foram iniciados os trabalhos, e em princípios de julho são apresentados os projetos à prefeitura municipal, que os aprova em 28 de julho.

A empresa de eletricidade que pertencia à firma Hauer Júnior & Cia. foi adquirida por Eduardo Fontaine de Laveleye, por intermédio de seu representante, pela quantia de 3.000:000$000. A escritura foi passada nas notas do Tabelião Gabriel Ribeiro, pelo valor de 4.500 mil francos. A usina era situada em Caiacanga.

Em 15 de fevereiro de 1911 são iniciados os trabalhos de eletrificação para as linhas do Matadouro e Portão, a partir das ruas comendador Roseira e Iguaçu até o canto da rua Buenos Aires.

A usina de força foi ampliada, dispondo de força de 800 kW fornecidos por dois dínamos movidos a vapor, de 300 kW cada um, e um dínamo de 200 kW movido por uma turbina.

A primeira carga de material destinada à eletrificação das linhas chegou a Paranaguá, em 9 de março de 1911, pelo vapor "Tocantins", vindo de Nova Iorque, com 2.400 t de material. No dia 11 chega o vapor Lúcia, com mais 700 t e era aguardado outro vapor com mais 1.700 t procedente de Hamburgo.

Bonde com reboque — Curitiba — 1916
Tram with trailler

Bonde da Cia. Matte Laranjeira entre o Alto e Baixo Paraná. Linha Decauville trafegando do Porto Mojoli ao Porto São João, com 38.700 m de extensão — Paraná — 16-3-1914
Cia. Matte Laranjeira's horse-tram. This kind of transport run in the Hight and Low Paraná in Decauville line between Majoli Port and São João Port with a extension of 25-mile. Photo: march, 16, 1914

Em 3 de julho de 1911, a companhia iniciou o assentamento dos trilhos para a linha de bondes elétricos para o matadouro, sendo aguardado para breve os trabalhos nas linhas do Portão e do Batel.

Em princípios de 1912 chegam os primeiros bondes: 29 carros motores fechados, de dois eixos, importados da Bélgica da firma "Ateliers Métallurgiques de Nivelles". Possuíam dois motores de 25 Hp cada. Havia, também, 16 carros para carga, três para carne verde e um para correio. A encarregada da transação foi a firma alemã Brown Boveri. Os novos veículos elétricos eram totalmente fechados, com uma série de bancos interiores e passagem central. Possuíam duas portas, uma em cada extremidade, ao lado dos controlers.

Em meados de 1912, a companhia pediu e obteve da câmara municipal a prorrogação de prazo para a entrega da primeira linha, que deveria ter sido inaugurada em 1911. O caso foi proclamado pela imprensa como escandaloso.

Era prevista para o dia 6 de agosto a ligação da corrente de alta-tensão nas linhas já construídas, o que não se deu, devido a fortes chuvas caídas nesse dia. No dia seguinte foi efetuada a ligação e foram experimentados os bondes nas linhas das ruas Rio Branco, Iguaçu, Sete de Setembro e arrabaldes do Portão. Os resultados foram excelentes.

No dia 12 foi feita nova experiência com os bondes que saíram da praça do Ouvidor, indo até o Portão. A viagem foi feita em 20 min. Depois da experiência, o representante da empresa ofereceu uma taça de champanha ao prefeito, vereadores e representantes da imprensa, sendo trocados vários brindes.

No dia 14 foi feita outra experiência, desta feita, conduzindo Carlos Cavalcante, presidente do Estado, que era acompanhado de alguns amigos e representantes da imprensa.

Curitiba — 1935

Curitiba — 1935

No ponto final da linha aguardavam a chegada do bonde muitas pessoas que levantavam vivas ao governo do Estado.

Uma menina ofereceu a Carlos Cavalcante um ramo de flores e no regresso à cidade foi servido no próprio carro elétrico uma taça de champanha às pessoas presentes.

Era aguardada para dezembro a inauguração oficial das linhas elétricas.

Em novembro, a companhia tinha 420 operários trabalhando e 22 km de trilhos assentados. Havia 16 carros prontos e 29 em construção.

A linha do Matadouro foi alvo de experiência em 27 de novembro, com resultados satisfatórios, e em 3 de dezembro a linha do Batel teve bondes em experiência.

Em 2 de janeiro de 1913, João Antonio Xavier, prefeito interino da Capital, aprovou a tabela de preços de passagens e horário dos bondes elétricos.

As passagens custariam 200 réis em todas as linhas no perímetro urbano e mais 200 réis para o percurso nas linhas estabelecidas fora desse limite, como Seminário, Portão e Matadouro, que custariam 400 réis.

5. Inauguração sem festas e greves

No dia 7 de janeiro de 1913, começou o serviço parcial de bondes elétricos, sem inauguração oficial, pois o serviço era a título de ensaio. Foram inauguradas as linhas da Estação, do Seminário, da praça Tiradentes e do bairro do Portão.

Dia 13 de janeiro é inaugurado o tráfego de bondes nas linhas da praça Tiradentes e da polícia, devendo no dia seguinte ser iniciado o tráfego nas linhas da polícia ao cemitério e praça Tiradentes ao Fontana.

Em 6 de fevereiro, os empregados da companhia entram em greve pacífica, alegando salários baixos pagos pela companhia, exigindo aumento.

De parte da empresa, foi apresentada a seguinte proposta modificando a tabela de ordenados: motorneiros de primeira classe: 5$000 diários, de segunda classe: 4$500; de terceira classe: 4$000, auxiliar: 3$500, condutores de primeira classe: 4$000 e de segunda classe: 3$600. Essa proposta foi aceita, recomeçando o tráfego às 3 horas da tarde.

Para se ter idéia da importância que se dava aos bondes na época, transcrevemos uma notícia inserida em jornal de 20 de dezembro de 1913: "Fala-se que o prefeito de Curitiba, Cândido de Abreu, alimenta a idéia de tirar os elétricos da rua 15. Mas desde já declaramos que não estamos de acordo com essa resolução de privar a nossa principal rua de um dos seus mais belos ornamentos, de um dos seus melhores fatores de vitalidade. Os bondes elétricos não devem sair da rua 15".

Como se viu, os bondes começaram a circular em várias datas, sem inauguração oficial, o que levou o prefeito em 28 de fevereiro de 1913, oficiar à South Brazilian Co. estranhando o fato de haver a mesma dado por inaugurado definitivamente o tráfego dos bondes, quando muitas cláusulas do seu contrato ainda não eram cumpridas, como criação de bondes de segunda classe e eletrificação de algumas linhas, como Aquidaban e Teatro.

Para discutir com o prefeito, em 5 de março de 1913, chega a Curitiba o diretor da companhia. Na conferência que realizou ficou estabelecido que a companhia faria correr bondes de segunda classe para a população. Esses bondes correriam diariamente das 8 horas da manhã, às 5 ou 7 horas da tarde. Seriam reformadas as linhas aéreas no prazo de três meses e as linhas do Teatro, Hauer e Aquidaban seriam eletrificadas brevemente.

Os pequenos carros que serviam na tração animada foram reformados e adaptados a servir como reboques, e neles se cobrando meia passagem, isto é 100 réis.

O serviço de bonde operário foi inaugurado no dia 2 de dezembro de 1913.

Em 9 de dezembro entram em vigor os novos horários para as linhas em tráfego que eram as seguintes: Portão-Matadouro, Batel, Seminário, América, Estação Fontana a Buenos Aires, Fontana a Tiradentes e Asilo Mendicidade.

A gerência global da companhia estava a cargo de Chales La Frige.

No dia 21 de abril de 1914, foi lida em sessão da câmara municipal uma proposta dos banqueiros Fontaine e Laveleye, proprietários da South Brazilian, sugerindo a encampação dos serviços de bondes, luz e força.

A proposta se baseava na quantia de 19.020:000$000 em apólices do tipo 80, com juros de 6% amortizáveis em 50 anos.

Após a aceitação fariam a entrega de todo o material, linhas, instalações, contratos e privilégios à municipalidade para em seguida obterem o arrendamento, pagando 40% da renda bruta ao município.

A receita havia subido nesse período de 585:920$000 em 1908 para 1.435:800$000 em 1913.

Nada porém foi efetivado devido à guerra européia e voltou o negócio à baila em 1923, quando em maio, a prefeitura municipal sancionou um decreto autorizando a câmara municipal emitir apólices, a fim de adquirir o serviço de bondes da cidade, compreendendo todo o acervo da South Brazilian Co.

Adquiridos esses serviços, a prefeitura chamaria concorrência para o respectivo arrendamento, estabelecendo condições para as instalações utilizando a energia hidrelétrica.

Esse arrendamento se efetivou em outubro de 1924, quando todos os bens da empresa passaram para a municipalidade. Em seguida foi publicado um edital de concorrência para o arrendamento e exploração industrial dos serviços de luz e viação como segue:

"De ordem do sr. Prefeito Municipal do Município de Curitiba, capital do Estado do Paraná, faço público que esta diretoria está chamando concorrentes para o arrendamento dos serviços de luz, força e bondes deste município nos termos das especificações constantes do respectivo edital publicado nos jornais do Comércio de São Paulo, nos dias 10, 20 e 30 de cada mês. Diretoria Geral de Obras e Viação Pública da Prefeitura Municipal, em 20-10-1924". O edital acima era assinado por Adriano G. Goulin, engenheiro diretor geral.

Em 1922 a companhia tinha em tráfego 26.175 m de linhas de bondes elétricos com um movimento de passageiros que em 1898 havia sido de 670 mil, em 1908, 980 mil, em 1918, 1.888.122 e em 1921, 2.979.447 passageiros por ano. (4)

6. Extinção

Em meados dessa década, começaram a aparecer os auto-ônibus, que como aconteceu em todas as cidades com bondes, faziam concorrência e não auxílio aos bondes, cobravam passagens mais caras e usavam as ruas pavimentadas às custas das companhias de bondes, sendo os causadores do desaparecimento gradual desses veículos.

Em 1928, a South Brazilian deixava de existir, criando-se a Companhia Força e Luz do Paraná, que recebeu as concessões de exploração do serviço de transporte coletivo por trilhos e iluminação. (5)

Já o número de veículos em tráfego era de 41 bondes e a extensão das linhas de 28.478 m.

Em 1931, a empresa adquiriu na cidade de Boston (EUA), vários bondes tipo Birney's, da Brill, que haviam sido construídos em 1920. Estes trafegaram até o final dos serviços.

Em 1941, era o seguinte o traçado das linhas de bondes de Curitiba:

Linha Portão (Visconde de Rio Branco)

Itinerário: praça Tiradentes, praça Gen. Marques, praça Barão do Rio Branco, rua 7 de Setembro, rua 24 de Maio, av. Iguaçu e av. República Argentina (Portão) e vice-versa.

4) Curitiba de Outrora e de Hoje — Romário Martins, prefeito municipal de Curitiba, 1922.
5) Carta da Fundação Cultural de Curitiba.

Linha Portão (via Emiliano Perneta)

Itinerário: praça Tiradentes, ruas Monsenhor Celso, Marechal Deodoro, praça Zacarias, ruas Emiliano Perneta, 24 de Maio, av. Iguaçu, av. República Argentina (Portão) e vice-versa (horário das linhas 15 min em 15 min).

Linha Água Verde (Via Rio Branco e Emiliano Perneta)

O mesmo itinerário da linha Portão até av. Iguaçu (horário, 5 min em 5 min).

Linha Batel e Seminário

Itinerário praça Tiradentes, ruas Monsenhor Celso, Mal. Deodoro, praça Zacarias, rua Emiliano Perneta, av. Batel rua D. José e vice-versa (horário 7 min em 7 min).

Linha Trajano Reis e Marechal Floriano

Itinerário av. Pilarzinho, praça Soto Mayor rua Trajano Reis, praça Garibaldi, rua do Rosário, praça Tiradentes, rua Monsenhor Celso, praça Carlos Gomes, rua Marechal Floriano e vice-versa (horário 18 min em 18 min).

Linha Bacacheri

Itinerário: praça Tiradentes, praça General Marques, rua Riachuelo, av. João Gualberto, av. Graciosa (Bacacheri) e vice-versa (horário 18 min em 18 min). (6)

Praça General Osório — Curitiba — 1921
General Osório square

6) Curitiba no Bolso — Supl. do livro Azul — Ed. G. Guilard — 1941

Em 1945, a Cia. Força e Luz do Paraná põe em concorrência pública os serviços de bondes e ônibus, ficando somente com o patrimônio de força e luz. Os bens foram arrematados por Aurélio Fressato, que pela firma "Companhia Curitibana de Transportes Coletivos", se propôs a explorar esse ramo. Logo vai à falência. (7)

Então o acervo é transferido à municipalidade, que por volta de 1950 começa a extinguir os serviços de bondes. Estes foram desaparecendo pouco a pouco e na ordem de suprimir-se as linhas de bonde, primeiro foi cortada a do Batel, depois a que servia Juvevê e Bacacheri, seguindo-se a linha Guavirotuba/Cemitério e a Prado/Matadouro. (8)

Restou a linha do Portão, que era bairro essencialmente operário, e seus moradores se serviam muito desse tipo de transporte, bem mais barato do que os ônibus. Filas enormes formavam-se nas esquinas das ruas 24 de Maio e Emiliano Perneta, de pessoas que preferiam ficar horas esperando o bonde, que pouco a pouco escasseavam, procurando os dirigentes um pretexto para acabar de vez com os bondes.

O prefeito nomeado para o periodo de 10-9-1951 a 16-5-1953 era Erasmo Gaertner, porém na época da extinção havia dois prefeitos interinos: Mário Afonso Alves de Camargo e João Stival. Não sabemos ao certo a quem devemos a penada para a extinção desse meio de transporte.

Praça Tiradentes — Vê-se os bondes "Birneys" adotados em 1931 (foto de um postal de 1940)
Tiradentes square. We can see the Birneys trams adopted in 1931. Photo from a post-card from 1940

Em junho de 1952, é trafegada a última linha de bondes de Curitiba, a do Portão.

7. Lembranças e projetos

Tentando lembrar o bonde, em outubro de 1973 é colocado na rua das Flores, no centro de Curitiba, um bonde com pintura alegre e os dizeres: "Estacionamento para crianças", onde as mães podiam deixar suas crianças enquanto faziam compras pela cidade. Só que este bonde veio de Santos, onde o serviço tranviário havia acabado recentemente, pois em Curitiba não houve ninguém que pensasse em conservar um exemplar do veículo que tanto serviu à população, o que aliás aconteceu em todo o Brasil; mas há bondes do Brasil,

7) A história dos ônibus (CAIO).
8) Carta da Fundação Cultural de Curitiba.

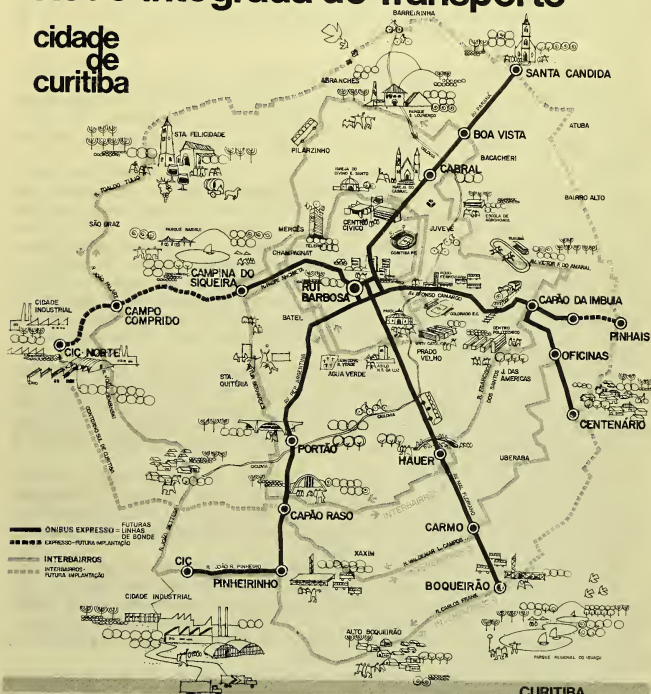
trafegando em museus norte-americanos.

Em reportagem na revista "Veja" n.º 550, de 21 de março de 1979, é comentado o anteprojeto apresentado pelos técnicos do IPPUC-Instituto de Pesquisas e Planejamento Urbano de Curitiba ao então prefeito Saul Raiz. Nesse documento os técnicos sugeriam a adoção do serviço de bondes, utilizando as infra-estruturas criadas para os ônibus expressos, que correm em canaletas exclusivas no meio das principais avenidas da cidade.

Era previsto então o custo da implantação de 22 km de linhas, num eixo norte-sul da cidade e da compra de 100 bondes, que seris de Cr$ 3,3 bilhões. Diziam os técnicos, que apesar de ser uma quantia vultosa, seria menor que os recursos necessários para que o serviço de ônibus expresso fosse ampliado, a fim de atender à demanda prevista para 1983, que alcançaria 12 mil passageiros/hora, não se contando a economia de cerca de 50 mil barris de óleo diesel.

Os bondes a serem adotados na cidade teriam a lotação de 500 passageiros (dois carros conjugados) o que atenderia à necessidade de transporte dos curitibanos até o ano 2000.

Mas apesar de tudo, deu-se preferência aos ônibus (simples e articulados), porém o projeto ainda está de pé, e quem sabe, assim que se tornar viável a execução desse estudo, teremos Curitiba equiparada às melhores cidades da Europa e Ásia, onde o bonde substitui com grandes vantagens ônibus e até mesmo o transporte individual por automóvel.

Bonde exposto no centro de Curitiba, onde serve de monumento a um passado de glórias — Curitiba — (foto de Waldemar P. Sampaio)
In the center of the city of Curitiba we can see this tram as a monument of a glorious pass

SISTEMA DE EXPRESSO ENTRA EM COLAPSO EM 1984

Editorial do Diário do Paraná — Curitiba — 8-1-1982

O colapso do atual sistema de transportes urbanos de Curitiba, em 1982, foi anunciado ontem pelo engenheiro Cássio Taniguchi, presidente do Ippuc-Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano de Curitiba. A implantação, em fins de 1983 e início de 1984, das primeiras linhas de bondes no eixo Norte-Sul, atualmente servido por ônibus expresso, está sendo planejada pelo órgão como única saída para a crise no setor de transporte coletivo que, de outra forma, teria que optar pela extorsiva implantação do metrô

O presidente do órgão responsável pelo planejamento urbano de Curitiba disse ainda, que acredita até na existência de "looby", por parte de algumas empresas concessionárias de linhas, que pode estar influindo no andamento do processo de implantação, tanto de bondes, quanto de trólebus, que acredita não serem antagônicos. Curitiba já sofre o "efeito de corte" e a saturação, que tendem a aumentar durante os próximos 24 meses

Cássio Taniguchi criticou a implantação, hoje, em algumas capitais em todo o Brasil, de sistema similar ao de Curitiba, principalmente porque os planejadores não estão observando os problemas que surgirão no futuro, como em Porto Alegre, São Paulo, e está agora ocorrendo em Curitiba Um dos principais problemas é o "efeito de corte", através do qual a cidade fica praticamente dividida em duas ou em quatro, dependendo da utilização de um ou dois eixos Isso é determinado, segundo o engenheiro, pela constante evolução da cidade e a crescente necessidade de aumentar o número de veículos trafegando pelas linhas exclusivas Curitiba já tem linhas com frequência de um minuto até, nas horas de pico Com o tempo, ninguém vai poder atravessar uma canaleta exclusiva de expresso, simplesmente porque não haverá tempo entre a passagem de um expresso e outro

Além do "efeito de corte" há também o aspecto da saturação ônibus cada vez mais lotados, desconforto para os passageiros e outros Isso tudo, segundo Cássio, fará com que todo o sistema entre em colapso, em 1984, se até lá não for substituído pelos bondes, que considera a única alternativa viável, embora não descarte a possibilidade de utilização dos trólebus em algumas linhas, ou até a utilização destes, inicialmente, e posteriormente à dos bondes

O engenheiro explicou que em todos os países que já sofreram esses problemas e acabaram optando pelo metrô, utilizou-se o bonde como alternativa intermediária Acha, entretanto, que o metrô é uma solução cara e não necessária, para as cidades brasileiras fora do eixo Rio-São Paulo, acreditando, porém, na possibilidade de implantação do metrô de superfície, no futuro, na maioria delas.

Segundo o presidente do Ippuc, a implantação de um sistema urbano com bonde, em Curitiba, vai exigir investimentos grandes, e só será possível com recursos federais Para isso, conforme informou o engenheiro, já existem negociações para a implantação da primeira linha no eixo Norte-Sul O anteprojeto já está definido e uma parte, cerca de 50%, será custeada pelo Banco Regional de Desenvolvimento do Extremo Sul, BRDE, que tem interesse em financiar o sistema

"Será um veículo totalmente nacional", disse Cássio, adiantando que já ocorreram algumas modificações no projeto original, principalmente no tocante à capacidade de cada unidade Os bondes poderão ser comboios, cada um com capacidade para até 200 passageiros e o conjunto todo para mil passageiros Cada veículo deverá custar em torno de US$ 350 mil para o projeto ser viável. Um bonde maior, como previa o projeto original custaria em torno de US$ 800 mil a US$ 1 milhão.

O preço de um trólebus, hoje, está em torno de US$ 150 mil, mas o veículo não pode ser comboiado e sua capacidade o tornaria inviável, segundo Cássio. E aproveitando, ao falar em capacidade, Cássio explicou que o maior problema enfrentado hoje em Curitiba é a capacidade dos atuais veículos. Os alimentadores, muitas vezes, têm capacidade de transportar maior número de passageiros que alguns expressos e isso causa

uma série de problemas nos terminais. Para Cássio, com a implantação dos bondes isso acabará, porque a capacidade do veículo quando comboiado, é muito maior que cinco alimentadores dos grandes utilizados hoje em Curitiba. Portanto, para ele, o bonde é um estágio intermediário entre o atual sistema e o metrô de superfície, uma solução simples, que pode ser sofisticada, de acordo com a necessidade, até com controle por computador, se for o caso.

FLORIANÓPOLIS

Unidade da Federação: Santa Catarina
Latitude: 27° 35' 22" S
Longitude: 48° 34' 16" W
Altitude: 24 m
Área: 451 km²

1. Localização e história

O município de Florianópolis situa-se na zona do mesmo nome, ocupando toda a ilha de Santa Catarina e uma pequena parte do continente fronteiro. A parte da cidade que fica no continente limita ao norte, ao sul e ao leste com o oceano Atlântico e a oeste com o município de São José.

Rua Visconde de Ouro Preto, vendo-se as linhas de bonde — Florianópolis — 1912
Visconde de Ouro Preto street, where we can see the tramway's lines — 1912

Sebastião Caboto, navegador italiano a serviço da Espanha, foi um dos primeiros navegadores a chegar à ilha, por volta de 1526, radicalizando-se entre os índios Carijós, do grande grupo Tupi, que ali viviam.

Entretanto o capitão português Martim Afonso de Souza, em função do tratado de Tordesilhas, percorreu o litoral catarinense por volta de 1532, tomando posse dele para a coroa luzitana.

Em 1673, é dado o nome de "Nossa Senhora do Desterro" ao novo núcleo, quando Francisco Dias Velho rumou para o sul. Volta ele em 1679, onde se estabelece em definitivo apesar dos protestos de familiares a quem respondeu: "Todos gozamos saúde. Deus louvado, de tudo muito abundante; a terra é mais do que boa".

Somente em 1719, é que se criou na ilha de Santa Catarina um lugar de juiz ordinário, um de tabelião e um de escrivão de órfãos, sendo eleito primeiro capitão-mor da vila, Sebastião Rodrigues Bragança.

Aumentando o processo de povoamento da ilha, em 1732, por ordem régia de 5 de março são feitos os primeiros contatos para a pesca da baleia em que eram contratantes Domingos Gomes da Costa, Braz de Pina e outros. Na mesma é criada a freguesia de Nossa Senhora do Desterro.

Por aviso de 11 de agosto de 1738 era desmembrado o território catarinense da capitania de São Paulo. Em 1739 é iniciada a construção da Fortaleza de Santa Cruz, à barra do norte, terminada em 1744.

Em 1748 é promovida intensa imigração de colonos da ilha da Madeira e dos Açores, por antiga sugestão de frei Agostinho da Trindade. Eles foram distribuídos na parte norte da ilha, que mais tarde deu origem às freguesias de São Francisco de Paula Canavieiras e São João Batista do Rio Vermelho.

Em 12 de fevereiro de 1821 é criada a comarca de Santa Catarina, tendo a vila do Desterro como cabeça. Foi elevada à cidade por carta-de-lei de 20 de março de 1823. Daí por diante, em vista da imigração alemã e italiana, que se radicaram e fundaram Blumenau, Joinville, Itajaí etc., e em vista da pouca profundidade do seu porto, o progresso estacionou, mas mesmo assim, foram construídos vários melhoramentos, como em 1855 o saneamento das águas servidas, que foram canalizadas.

2. Bondes

Por volta de 1880 tenta-se, sem resultado, implantar uma linha de bondes a burro na cidade.

Pela lei estadual n.º 111, de 1.º de outubro de 1894, o nome da cidade é mudado para Florianópolis, como homenagem ao presidente da República, marechal Floriano Peixoto. É nesse ano que governa o Estado Ercílio Pedro da Luz, que faz o saneamento de boa parte da cidade e procura embelezá-la, dotando-a de vários edifícios públicos. Mas ainda não recebia o melhoramento do transporte coletivo.

Finalmente, ao ser eleito governador do Estado o coronel Gustavo Richard, de 1906 a 1910, é que é instalada em Florianópolis uma linha de bondes, além de muitos outros melhoramentos, como rede telefônica, energia elétrica etc.

Em março de 1909, continuavam ativos os trabalhos da companhia de bondes, esperando-se inaugurar a linha até o arrabalde de São Luís, aguardando-se para breve a assinatura do contrato para iluminação da cidade à luz elétrica.

O serviço de bondes foi inaugurado em 5 de junho de 1909, por uma companhia particular intitulada: "Carris Urbanos e Suburbanos", que adquiriu concessão por 60 anos. Eram seus diretores E. O. Horn, J. B. Villela, E. Blum e o capital de £ 45.000 (quarenta e cinco mil libras esterlinas). A empresa era de origem inglesa.

Eram veículos rudimentares com tração animal, mas sempre um pequeno melhoramento.

A linha inaugural, sob grande entusiasmo popular, foi até o bairro das Pedras Altas.

Em 11 de agosto de 1909, a companhia inaugurava novo trecho da linha de bondes, da estação central à estação agronômica.

3. Descida e fim

Mas o pequeno progresso notado na evolução da cidade não foi acompanhado pelo serviço de transporte coletivo.

Mesmo assim, em fins de 1910 a companhia inaugurou mais um prolongamento de suas linhas até o arrabalde de Tranqueira. A inauguração desse pequeno trecho deu-se em 21 de dezembro.

Em 9 de julho de 1913, a companhia de carris urbanos convoca para o dia 11 uma assembléia geral extraordinária, a fim de deliberar sobre o aumento do capital social e **sobre a transformação de sua tração**. Era diretor da companhia nessa época, Nicolau Pederneiras.

Logo depois começa a Guerra Mundial de 1914/18 e com isso foram afastados os projetos e ainda em 1930 era o mesmo sistema obsoleto de bondes a tração animal, lentos e desconfortáveis que servia à cidade. (1)

Agora já sem possibilidade de mudança de tração e com a concorrência cada vez maior dos auto-ônibus, poucos anos mais durou a companhia, sendo extinta em meados da terceira década deste século.

1) Estatística dos meios de transportes no Brasil — 1933

MEMORIAL DE UM PASSAGEIRO DE BONDE

Felício Trancoso

O Estado de S. Paulo, 9-9-1927 **Amadeu Amaral**

O bonde —

Quando eu ia tomar o meu bonde, hoje pela manhã, para a cidade, o meu vizinho dr. Viegas passou no seu automóvel e fez-me um gesto, oferecendo-me condução.

Hesitei um pouco e afinal optei pelo bonde. O dr. Viegas partiu. Entrei no carro elétrico, obtive um lugar no último banco e só depois que me vi instalado e refastelado é que me ocorreu dirigir a mim mesmo esta interpelação: "Por que é que recusei o automóvel? Por que preferi o bonde?"

A resposta não foi pronta, nem fácil; veio porém, e foi a seguinte:

— "Preferi o bonde porque não quero andar depressa. E não quero andar depressa porque estou contente e o contentamento em mim, propende à lenteza das degustações silenciosas e chuchurreadas. Trago a alma numa pacificação pascoal e cantante, num desses estados de harmonia orgânica que se manifestam não se sabe como, e por isso mesmo são mais gostosos.

Para gozar essa eufórica disposição preciso de estar só, e a melhor maneira de estar só é ainda achar-se no meio de uma quantidade grande de estranhos. Então nos sentimos não apenas solitários, mas diversos de todos os outros; duplo círculo de segregação. Solitariedade enfestada.

Depois o automóvel me é antipático. A rapidez posta a serviço dos que não têm o que fazer! Assim, os relógios de bolso foram durante muitos anos um luxo dos que tinham mais tempo ao seu dispor — velha história da maioria dos inventos: brinquedos da ciência para pessoas desocupadas. Não os determina a necessidade; eles é que a suscitam. O automóvel ainda é um divertimento dos que menos motivo teriam para correr.

Os que trabalham deveras, os que suam e gemem no trabalho, são os que precisariam ter automóveis para poupar os minutos, para espremer uma gota da vida e de sangue em cada segundo. Mas esses não o podem adquirir e manter; podem, quando muito, sonhar em possuí-lo um dia — quando já não seja necessário.

Assim se vive eternamente, em busca do supérfluo; por ele a gente se bate e se sacrifica. A vida é uma perpétua carreira atrás de automóveis relampejantes... Para afinal, acabar num velho carro puxado por cavalos magros.

O automóvel é o veículo dos que fogem de si mesmos. Qual a causa dessa febre de pressa? Vaidade material, exteriorização do centro de gravidade física. Depois, não gosto da velocidade, pela atropelada sucessão de sensações e pela sensação dominante, central, absorvente, de sermos uma vertigem que voa através das coisas.

Enquanto que o bonde... Ah! o bonde é outra história.

Nem tão vagaroso que dê sono, nem tão veloz que dê vertigens, tem a suprema vantagem de não dar cuidados.

Em vez de estar a domar, a pulso, umas engenhocas traiçoeiras acho muito mais agradável, e mais agradável ao meu próprio orgulho de homem, degustar as vitórias já efetivas e seguras, comodamente consubstanciadas em coisas de que me posso servir sem pensar nelas. E que formidáveis vitórias não representam essas coisas — o meu Faber n.° 2, macio e corrente, o papel em que escrevo, liso e lúcido como louça, o meu humilde e leal capote de lã, o relógio paciente e incansável, que me tiquetaqueia há dez anos num bolso do colete, o meu bonde cotidiano, regular como as noites e os dias!

O bonde permite que eu me concentre em mim mesmo. Não vale isso grande coisa, mas é um meio de eu me sentir viver, enquanto vivo. O que não é possível no automóvel à solta, onde o nosso eu vai espadanando pelos caminhos como uma vasilha de água sacolejada.

O bonde permite que vejamos de perto o viver do bicho-homem, na substancial realidade dos seus gestos inadvertidos. E esse bichinho — verme da terra, diz o Evangelho — é só o que há de interessante no mundo."

FORTALEZA

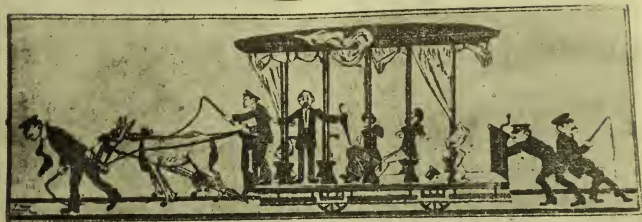
Unidade da Federação: Ceará
Latitude: 3° 45' 47" S
Longitude: 38° 21' 23" W
Altitude: 26,35 m
Área: 305 km²

1. Localização e história

O município de Fortaleza, capital do Estado do Ceará, situa-se na zona litorânea, constituída de planícies somente alteradas por cômoros de areia movediça ou dunas, que se antepõem entre a praia e a região plana do interior.

No princípio do século XVI as terras do Ceará haviam sido doadas a Antonio Cardoso de Barros, quando da criação das capitanias hereditárias, mas nada se fez para colonizá-las.

A primeira tentativa nesse sentido coube a Pero Coelho de Souza, que em 1603, obtendo da corte a patente de capitão-mor, organizou uma expedição para aquele fim. Não conseguindo seu intento, fixou-se na foz do rio Ceará onde fundou uma povoação à que deu o nome de Nova Lisboa. Mesmo assim, a seca não permitiu a continuidade de sua permanência, tendo que abandonar as terras, falecendo em viagem para Portugal.

Bonde a burro na praça do Ferreira (do livro "Coisas que o tempo levou") — Fortaleza
Horse car in Ferreira's square

Caricatura da revista "O Malho" — Fortaleza
O Malho (magazine) In city of Ceará. How the tram's service in done now in Fortaleza...
Beside slowly and confused the horses, mutilate and thin, are beated as an... ass!...

De 1609 a 1612, Martin Soares Moreno, detentor de raras qualidades de coragem e simpatia, conquistando a confiança dos naturais da região, conseguiu auxílio para a construção de um forte ao qual deu o nome de São Sebastião.

Após várias incursões holandesas durante uma das quais foi destruído o forte, por volta de 1663 é concedida a primeira sesmaria do Ceará, tendo cabido sua posse a Felipe Coelho. Os jesuítas também muito ajudaram na colonização do pequeno núcleo que viria a ser a cidade de Fortaleza.

A 25 de janeiro de 1700 verificaram-se as primeiras eleições a que se seguiu a instalação da vila, que recebeu a denominação de Vila de São José do Ribamar do Aquiraz.

Em 13 de abril de 1726, pelo capitão-mor Manuel Francês, é conferida a denominação de Fortaleza de Nossa Senhora da Assunção à pequena vila.

Porém o progresso não aparecia e só depois de 1799, quando o alvará de 17 de janeiro separou a capitania do Ceará da de Pernambuco, é que novos rumos foram dados à vila, transformada em sede do novo governo.

Em 1823, por meio de carta imperial de 17 de março é dada à vila foros de cidade, com a denominação de Fortaleza de Nova Bragança, que o povo não adotou, passando simplesmente a chamá-la de Fortaleza.

Em 1848, por obra de Antonio Rodrigues Ferreira, seguida de Adolfo Herbster, inaugurou-se na cidade a iluminação pública alimentada por azeite de peixe e em 1855 iniciou-se o calçamento das ruas com pedras toscas.

2. Bondes

Em 31 de julho de 1871 Estevão José de Almeida e outros iniciam a construção de um "tram-road" para transporte de passageiros nas ruas da cidade em carros tirados por animais. Na mesma data e com o mesmo empresário é contratada a execução entre a cidade e a povoação de Messejana, de uma linha de bondes a vapor, dividindo-se

em dois ramais, um dos quais partiria da Alfândega e outro do Trapiche, "sendo o sistema de carris, semelhante aos das linhas do Jardim Botânico e São Cristóvão, na corte". ([1])

Ponto inicial dos bondes da Cia. Ferro-Carril do Ceará — Fortaleza — 1909
Initial point of the tram's line from Ferro-Carril company of Ceará

Bonde elétrico de Fortaleza (foto de Edward J. Costello in Bulletin 575) — 1922
Electric tram of Fortaleza

1) Relatório do Ministério da Agricultura para 1872.

O prazo para o término das obras seria de três anos, e dentro desse prazo, os concessionários transferiram o contrato à Henry Forster & Cia.

O prazo se esgotou e nada foi feito. Então, pelo decreto n.º 5.110, de 9 de outubro de 1872, é efetuado novo contrato, desta feita com Tomé A. da Mota, que denominou a empresa de "Companhia Ferro-Carril do Ceará", com o capital de 1.000:000$000.

Ainda assim nada foi resolvido até que o decreto n.º 6.620, de 4 de julho de 1877, aprovou o estatuto da nova companhia, como segue:

"Art. 1.º — Fica organizada uma sociedade anônima, que se denominará "Cia. Ferro-Carril do Ceará", cujo fim é construir linhas de carris de ferro nas ruas da cidade de Fortaleza, capital da província do Ceará e mais uma linha que ligue a dita capital à província de Messejana.

Art. 2.º — À companhia ficam pertencendo todas as suas vantagens, direitos e privilégios que aos contratantes, comendador Francisco Coelho da Fonseca e Alfredo Henrique Garcia, foram concedidos no dito contrato de conformidade com a lei provincial n.º 1.631 de 5 de setembro de 1874 do Ceará e outros que de futuro venha a adquirir".

O capital seria de 100:000$000.

3. Inauguração

A cidade, nessa época, contava com 50 mil habitantes e iluminação a gás carbono. Assim, festivamente, no dia 25 de abril de 1880 é inaugurado o serviço de bondes com tração animada. Possuía a companhia 25 bondes, com cinco bancos cada um. O cocheiro usualmente vestia um fraque, o que lhe dava um certo ar de soberania... Pequenas cortinas desciam pelos balaústres, em defesa do forte calor do sol e das bategas das poucas chuvas que ali caíam.

Nos conta Raimundo de Menezes: "Dois nédios burros, cabisbaixos, usando uns grotescos óculos de couro, puxavam valentemente o veículo vergastados por comprido chicote, e atendendo humildemente aos seus nomes característicos, berrados a plenos pulmões".

"Trafegavam o dia inteiro, das 6 horas da manhã às 9 horas da noite, tendo como ponto de partida a praça do Ferreira, para todas as linhas. O último deixava aquele logradouro ao tocar a corneta dos quartéis anunciando o toque de recolher, sendo que o do Alagadiço saía às 8 horas." ([2])

O preço da passagem então foi estipulado em 100 réis.

Havia costumes curiosos, como o das sextas-feiras da Paixão, quando o tráfego era suspenso no período de meio-dia às 3 horas da tarde, já tradicional e posteriormente abolido.

Assim, entrou um novo século e passou-se a primeira década e os pequenos bondinhos continuavam o seu lento andar pelas ruas progressistas da cidade.

4. Eletrificação

No dia 4 de fevereiro de 1910 é assinado o decreto que autoriza o arrendamento da "Cia. Viação Cearense".

Em janeiro de 1911 visita Fortaleza, a fim de estudar a possibilidade da eletrificação dos bondes, o engenheiro Ker Box, que concluiu pelos estudos favoráveis a essa idéia.

Mesmo assim, a Cia. Ferro-Carril assina, em 12 de maio de 1911, novo contrato com a municipalidade para a substituição da tração animal pela elétrica, e no dia 23 de dezembro de 1911 inaugura mais uma linha de tração animada ligando a cidade ao local onde estava instalado o tiro cearense.

Finalmente, a 24 de junho de 1912 é efetuado no Cartório do tabelião Feijó o traspasse da empresa Ferro-Carril do Ceará à "The Ceará Tramway Light and Power Co. Ltd".

2) "Coisas que o tempo levou" — Raimundo de Menezes — pág. 28.

Às duas horas da tarde, com a presença da sociedade cearense e representantes da imprensa, o coronel Tomé A. da Mota vendeu por escritura a referida empresa, bem como a do Outeiro. O valor da transação foi de 178 mil libras esterlinas, incluindo os privilégios para luz particular e força elétrica em Fortaleza.

A nova empresa obteve concessão dos serviços de "tramways" por 76 anos a partir de maio de 1911, luz e força elétrica. Eram então diretores da companhia, C. Hunt, A. A. Campbell Swinton, E. B. Forbes, Sir Howland Roberts e Thome A. da Motta. Como quase todas as empresas de transporte da época, era de origem inglesa, sendo representantes no Brasil, Hugo Stenhouse na av. Rio Branco, 46 — Rio de Janeiro.

O capital da novel empresa era de £ 400.000. Mac Keen é nomeado gerente. A companhia possuía, na época, 28 carros de passageiros, quatro vagões abertos e dois carros para carne. A extensão das linhas de tração animada era de 20 mil m.

Em fins de 1912 já se achavam bem adiantados os serviços de assentamento de canos de esgoto e de abastecimento de água da cidade, bem como a instalação das linhas de bondes elétricos, que foram iniciados no bairro do Alagadiço.

Em 13 de abril de 1913 chegam a Fortaleza dez novos bondes destinados às linhas elétricas, já em adiantado estado de construção, o que possibilitou que no dia 28 de setembro se fizessem as primeiras experiências com os veículos.

5. Inauguração

Em 9 de outubro de 1913, com grande regozijo do povo, é inaugurado o novo serviço às 16,30 h, com os bondes elétricos trafegando para o bairro da Estação. O intendente municipal era então o almirante Guilherme Cesar da Rocha.

Os pequenos e lentos bondes a burro ainda continuaram trafegando junto aos elétricos, até que o último rodou pelas ruas de Fortaleza, poucos meses após a inauguração do novo serviço. Este era o de n.º 25 e servia na linha do Alagadiço, que foi a última a ser eletrificada.

O serviço era cobrado por segmento de tráfego, ou seções, regulando em cada uma delas o preço de 100 réis. Havia em tráfego 30 carros motores e reboques e seis vagões para carga.

O pequeno acervo de bondes a burro foi vendido para a empresa Teixeira Leite em São Luís do Maranhão.

Os serviços da Ceará Tramway não conseguiram acompanhar o progresso da cidade e devido à pequena margem de lucro apurado e à difícil manutenção dos bondes, a companhia sempre ofereceu um péssimo serviço de transporte.

O povo protestava contra o mau serviço dos bondes. Em 16 de maio de 1915 amanheceram arrancados os trilhos da linha da Vila de Porangaba, e destruído um pontilhão.

À tarde, o povo atacou e destruiu um bonde daquela linha.

Pouco depois era restabelecido o tráfego.

Visando melhorar um pouco o transporte, em janeiro de 1925 são iniciados os trabalhos de construção da linha de bondes para Vila Messejana. Assistiu ao ato o presidente do Estado, Moreira da Rocha.

Em junho de 1927, é inaugurado entre Fortaleza e Cajazeiras, um sistema sui-generis de transporte coletivo. Tratava-se de um serviço de transporte de passageiros em tipos de bondes que eram puxados por um trator inglês, tipo Simplex.

E o serviço de bondes de Fortaleza foi seguindo claudicantemente, até que em maio de 1945, a diretoria da Light, com sede em Londres, autorizou o seu representante em Fortaleza a entrar em entendimento com o governo cearense, a fim de transferir todo o acervo da companhia. Para estudar o assunto, o então interventor federal designou uma comissão de técnicos.

Como resultado, um ano depois, em maio de 1946, o presidente da República, Eurico Gaspar Dutra nomeia o capitão de engenharia Josias Ferreira, para servir como interventor na "Ceará Tramway Light and Power Co. Ltd". Pouco depois era substituído aquele interventor por Catão Ferreira Gomes, que, em julho de 1946, declara que o governo estaria estudando um plano para adquirir por compra, o acervo da empresa. Acres-

centava que já haviam sido entaboladas negociações em Londres com a diretoria da Light, estimando o valor da operação em 30 milhões de cruzeiros (velhos).

Em janeiro de 1947, o presidente da República assina decreto, declarando a caducidade do contrato de concessão outorgado pela prefeitura municipal à Light e pouco depois é assinado outro decreto encampando a concessão outorgada à The Ceará Tramway. De acordo com a cláusula 33 do contrato, a empresa teria de ser indenizada pela prefeitura em 33 milhões de cruzeiros em caso de encampação.

Assim foi feito e o pagamento efetuado com créditos brasileiros congelados na Inglaterra.

Então a prefeitura municipal de Fortaleza passou a controlar os serviços tranviários, começando a tratar da extinção dos serviços.

Em 19 de maio de 1947 trafega o último bonde da cidade. Em 1942, com 21 km de linhas a companhia tinha 53 veículos em tráfego.

6. Trólebus

Como aconteceu em todas as cidades brasileiras, o serviço de ônibus, que forçou a retirada dos bondes, não pôde também arcar com a procura que havia, e assim os fortalezenses ficaram sem os bondes e com serviço deficiente de ônibus. Pouco a pouco, então, foi sendo desenvolvida a idéia de se estabelecer na cidade um serviço de trólebus, como já acontecia em São Paulo, Rio de Janeiro, Santos, Araraquara, Niterói, Campos e Porto Alegre.

Em 1966 são iniciados os trabalhos de instalação da rede aérea, com transformadores importados de Israel, instalados na subestação de Porangaba.

Em 24 de janeiro de 1967 são efetuadas as primeiras experiências e testes.

Na semana anterior, a CTC-Cia. de Transportes Coletivos abriu inscrições para o concurso de seleção dos futuros cobradores dos trólebus. Não havia distinção de sexo, bastando para tanto a instrução primária e idoneidade moral.

Os motoristas selecionados anteriormente foram enviados a Recife para fazerem um estágio de especialização. Esta seleção, feita entre mais de 100 candidatos, escolheu 14 após passarem por um longo período de observação e testes os mais diversos.

Afinal, no dia 25 de janeiro de 1967, com a presença de altas autoridades do Estado e do município, realizou-se, às 17 h, na praça do Carmo, lado da rua Major Facundo, a solenidade de inauguração dos ônibus elétricos em Fortaleza. No início da cerimônia, o bispo auxiliar da arquidiocese, Dom Raimundo de Castro, benzeu as novas unidades de transporte, após o que falou o diretor financeiro da Cia. de Transportes Coletivos, general Abimael Clementino de Carvalho, seguindo-se o discurso do prefeito Murilo Borges. Por último, os convidados presentes fizeram a viagem inaugural, praça do Carmo-Porangaba, depois do que os elétricos passaram a trafegar normalmente.

Os trólebus eram nacionais, da fábrica Massari.

Ficaram somente duas linhas em tráfego: Porangaba e Bezerra de Menezes. O plano de Fortaleza era para 100 trólebus. Foram comprados apenas dez e parou nisso. "Não conseguiu a companhia fazer a linha chegar até o centro, porque os empresários privados deram um "pega" na prefeitura. Então o ônibus elétrico ficou ligando nada a coisa nenhuma...". [3]

Finalmente, sob a alegação de que não eram rentáveis (!) o prefeito Vicente Fialho os extinguiu em 1971 e seus carros foram vendidos à CMTC de São Paulo.

Alegavam os prefeitos José Walter Cavalcanti e Vicente Fialho que "as duas únicas linhas não ofereceram rentabilidade e além de morosos (!) o terminal da praça do Carmo servia de entrave a um maior aproveitamento". (...)

E assim terminou mais um sistema econômico de transporte coletivo no Brasil.

3) Entrevista com Adriano M. Branco — Revista Transporte Moderno — n.º 189, págs. 16/17.

GUARARÁ

Unidade de Federação: Minas Gerais
Latitude: 21° 43' 30" S
Altitude: 543 m
Longitude: 43° 02' 40" W
Área: 168 km²

1. Localização e história

O município está situado na zona da mata, no Estado de Minas Gerais, distando da capital do Estado, Belo Horizonte, em linha reta, 222 km.

Cidade relativamente nova, sua história principia por volta de 1828, quando no dia 20 de julho, Domingos Ferreira Marques e sua mulher Feliciana Francisca Dias doaram 40 alqueires de terras para um curato, que foi chamado de "Divino Espírito Santo" e no qual se construiu uma capela. Aí se desenvolveu o arraial, que mais tarde ficou conhecido como Espírito Santo do Mar de Hespanha.

Um dos fatores preponderantes do seu desenvolvimento foi a construção da Estrada de Ferro União Mineira, depois transformada em Leopoldina, que na estação de Bicas descarregava e carregava tudo para a localidade.

Os moradores, ao sentirem o progresso, pleitearam o desmembramento do município de Mar de Hespanha, e graças aos esforços do comendador Francisco Joaquim de Noronha e outras pessoas, este anseio foi tornado realidade, pois após a Proclamação da República, foi assinado o decreto n.° 278, de 5 de dezembro de 1890 que criava a "Vila do Guarará". A instalação deu-se solenemente em 1.° de fevereiro de 1891.

2. Bondes

Em vista do crescente movimento de passageiros entre a estação de Bicas e a cidade, foi criada, em 1895, uma linha de bondes a tração animal, pela municipalidade local, para facilitar o deslocamento de pessoas entre a cidade e a estação. Foi uma inauguração bem comemorada pelos habitantes da cidade, pois diminuía a distância entre aquele local e a estação da estrada de ferro Leopoldina, pois na época, com a dificuldade de estradas e de meios de transporte, nada mais lógico do que a proximidade de estradas de ferro, que era então o meio mais barato, cômodo e rápido de transporte.

O percurso entre os dois pontos extremos da linha de bondes era de 7 mil m, por entre paisagens bonitas e agradáveis. Tinha, para servir, dois carros de passageiros e um de carga e a municipalidade contratou quatro empregados para cuidar da manutenção e tráfego dos veículos que, em 1921 transportaram 30 mil passageiros. O capital estipulado era de 30:000$000.

Em 1923 foi criado o município de Bicas, desmembrado do de Guarará, e em janeiro de 1924, com a instalação do novo município, a linha de bondes deixou de existir.

MUNICIPIO DE GUARARÁ
ESCALA 1:200.000
Distrº de Rochedo
SÃO JOÃO
NEPOMUCENO
LEOPOLDINA
HESPANHA
JUIZ de FORA
MAR
BICAS
GUARARÁ
MARIPÁ
CHACARA
S. Helena
ENGENHO NOVO
MONTE VERDE
S. PEDRO DO PEQUERY
Posição do Municipio no Estado
Area e População

Districtos	Area em Km²	População em 1-IX-1920 absoluta	por Km²
Guarará	120,31	4 988	41,46
Bicas	122,72	6 382	52,00
Maripá	48,13	3 632	75,46
Municipio	291,16	15 002	51,52

Legenda
Villa
Séde de Distrº
Povoado
Estação
Divisa de Municipio
" " Distrº
E. de Ferro e Telegrº
Ferro-viario
Linha de Bonde
Estrª carroçavel
Caminho
Linhaª Telephonica
Correio
Guarará Egreja Matriz
Linha de Bonde entre Bicas e Guarará
Guarará Rua Cap. Gervasio
Commissão Mineira do Centenario — Bello Horizonte - V - 924
Direitos Reservados — Impr. na Lith. Hartmann - Juiz de Fora

O ADEUS AO BONDE

(1-6-69) **Adriano M. Branco**

Certos políticos servem-se de quaisquer meios para atingir determinados fins. Não raro, revolvem sepultura, à cata de um pretexto para encetarem movimentos que, muitas vezes, nada têm que ver com os objetivos colimados.

Desta feita, foi a vez do bonde. Um grupo de vereadores, pretendendo demonstrar seu apreço ao executivo municipal, não conseguiu imaginação maior do que elogiá-lo por ter extinto o sistema de bondes da cidade. Parece incrível que, mesmo em face do exuberante plano de obras, ou da maior conquista da capital civilizada, que foi a contratação dos estudos do seu plano diretor — iniciativa, esta sim, que consagrará a administração atual — esses amigos de sua excelência só conseguiram ver a retirada do velho bonde das ruas de nossa cidade.

Mas já que profanaram o tumulo e de lá retiraram o indefeso bondinho, para exibi-lo como o inimigo do progresso, já liquidado pelo valente poder público, vamos aproveitar a oportunidade para fazer-lhe a justiça que faltou no "réquiem" de sua extinção. Muitos foram os saudosistas e técnicos que cantaram em prosa e verso as despedidas do finado; muitos foram os que relembraram os velhos feitos dos nossos bondes, e todos dirigiram-se aos acompanhantes do último adeus, reconhecendo que a era do bonde passara.

Entretanto, quase ninguém levantou a voz para lembrar, em momento oportuno, que o sistema de bondes não é obsoleto, não é meio de transporte ultrapassado, como se pretende apresentá-lo. Em grandes, importantes e avançadas capitais da Europa, como Roma, Madrid ou Viena, operam os bondes, com regularidade e resultados ímpares. Em quase todas as grandes cidades européias, ainda é o bonde o sistema essencial de transporte coletivo.

Das virtudes e qualidades dos bondes europeus, muito se pode dizer, com a simples observação de cidades como Zurich, Munich, Essem, Stuttgart e tantas outras. Como, então, compreender a aversão brasileira ao bonde, que levou à formação de uma imagem tão desfavorável ao sistema que tantos serviços prestou às nossas cidades?

A resposta é simples: preconceito. Preconceito de país subdesenvolvido, que vê sempre, no aparecimento de um novo método de transporte, a condenação do anterior. Por esse mesmo motivo, a ferrovia brasileira foi abandonada à própria sorte; e o brasileiro viaja de São Paulo a Ribeirão Preto de avião. O bonde se impôs, em nossa capital, como meio de transporte, antes do ônibus e, apesar da concorrência perturbadora que este lhe fez, manteve-se como o sistema de maior capacidade e mais baixo custo. Entretanto, não foram poucas as queixas que a concessionária desse serviço, a partir de 1925, teve que fazer à municipalidade, por causa da proliferação de linhas de ônibus que lhe moviam concorrência desleal e anárquica, impedindo os carros elétricos de se movimentarem livremente.

Não obstante, o bonde manteve sua primazia no transporte coletivo, até cerca de 1954, a partir de quando entrou em rápida decadência. Nenhum novo plano de linhas foi elaborado, nenhuma modernização foi introduzida e, aos poucos, permitiu-se a total invasão dos percursos dos elétricos por ônibus e automóveis, que lhe embaraçavam o deslocamento. Assim, foi-se paulatinamente criando o consenso de que o bonde atrapalhava o trânsito. Lembramo-nos, ainda com muita nitidez, de uma discussão mantida (por coincidência, em uma fábrica de ônibus de São Paulo) com diversos técnicos, em que, acompanhados por um ou dois engenheiros colegas da CMTC, sustentávamos a tese de que o bonde ainda teria, por muito tempo, relevante papel no transporte da cidade. Seguidos, então, pelas dificuldades de trânsito causadas pelo bonde, um dos nossos exprimiu conceito lapidar: "O trânsito é que atrapalha o bonde"!

Quanta verdade encerra essa frase. Com efeito, na medida em que reconhecemos que o problema fundamental é o do deslocamento da população, vale dizer o do trans-

porte prioritário, pouco nos deveria importar a dificuldade de trânsito de automóveis. Houvesse São Paulo reservado vias de transporte por bondes, sem interferência de outros veículos na faixa privativa, e a situação do trânsito não se teria agravado tanto, pois a população teria transporte coletivo mais eficiente.

Entende-se a substituição dos bondes, que são os veículos de maior capacidade de transporte entre os demais, de superfície, por outro de capacidade superior: o metrô. Mas nunca se poderia cogitar da troca do bonde por ônibus ou automóvel.

Hoje, onde havia três ou quatro bondes enfileirados há 20 ou 30 ônibus, como na av. Liberdade, na Celso Garcia, em tantas outras artérias importantes. Só que agora não há o bonde para expiar por essas dificuldades. Diríamos nós, que não há o bonde para aliviar a situação!... Em algumas importantes cidades da Europa, vimos planos de substituição progressiva do bonde por metropolitano. Num primeiro estágio, cuidaram as autoridades de tornar subterrâneos os trechos centrais das linhas de bondes, mais tarde, então, devem ser alongados esses túneis e transformados em vias para metrôs.

Mesmo assim, permanecerão as linhas de bondes periféricos, destinadas à alimentação do sistema metropolitano, como se vê em Madrid ou Milão.

O que não se pode entender é a supressão de um sistema de transporte de massa, sem a implantação de outro de igual ou maior capacidade. E é desse erro, para o qual várias administrações contribuíram, que alguns vereadores querem extrair a matéria-prima para condecorar o prefeito.

GUARATINGUETÁ

Unidade da Federação: São Paulo
Latitude: 22° 48' 43" S | **Longitude**: 45° 11' 40" W
Altitude: 544 m | **Área**: 779 km²

1. Localização e história

O município está localizado no Vale do Paraíba, entre as serras do Quebra-Cangalha e da Mantiqueira, na zona fisiográfica do médio Paraíba, distando da capital do Estado 178 km.

Com a extinção em 1560 da Vila de Santo André, emigra grande leva de índios Guaianases para a região conhecida como "Hepacaré", que depois serviu de berço a Taubaté, Guaratinguetá e Lorena.

Jacques Felix se estabelece no local, erigindo ali uma igreja, em 1632, porém a data oficial de fundação da cidade é 1651.

O pequeno núcleo era passagem obrigatória dos viajantes que se locomoviam de São Paulo em direção ao Rio de Janeiro, o que o tornava pouco a pouco mais conhecido. Com o advento da cana-de-açúcar e consequente instalação de numerosos engenhos, começa a vila a se destacar entre as demais. Com a queda da produção açucareira em princípios do século XIX, volta-se a cultura para o café, que em pouco tempo atinge o apogeu. Foi a época áurea da cidade.

Pouco depois, com a chegada de famílias mineiras, procedentes da Mantiqueira, surgiram as fazendas de criação, além da policultura do arroz, cana-de-açúcar e café, que foram se industrializando.

2. Bondes

Com a extinção dos bondes a vapor, de Taubaté a Tremembé (vide Taubaté), a mesma empresa, em Guaratinguetá sob o nome de Cia. Luz e Força de Guaratinguetá, requer, em meados de 1912, autorização da câmara municipal para o estabelecimento de uma linha de bondes elétricos, ligando a cidade a Aparecida.

Como se tratava de linha suburbana (servia a dois municípios), essa autorização foi dada pela Secretaria de Viação e Agricultura do Estado de São Paulo.

Em 18 de maio de 1912, a empresa Cia. Força e Luz de Guaratinguetá, oficia à câmara municipal sobre o traçado e outros itens, recebendo a seguinte resposta:

"Prefeitura da câmara municipal de Guaratinguetá, em 27 de maio de 1912: em resposta a vossa comunicação, datada de 18 do corrente, cumpre-me declarar-vos que, com relação à matéria sobre que ela versa, a prefeitura indicaria para o tráfego de bondes da Cia. Luz e Força desta cidade, o seguinte traçado: partindo da estação da Central, rua Dr. Martiniano, trecho da rua Dr. Moraes Filho, largo 13 de Maio, rua Municipal, rua ultimamente aberta ainda sem nome, ao lado da Escola Normal, rua Visconde de Guaratinguetá e estrada de rodagem até o ponto final em Aparecida."

"O sistema de trilhos que a empresa vai adotar — alma lisa — e o estado das ruas da cidade, ainda não perfeitamente macadamizadas ou calçadas, vêm trazer para o tráfego de veículos de tração animada grandes inconvenientes, como já se deu com a primitiva companhia de bondes."(1)

1) Correio Paulistano — 1-6-1912

Senhoritas presentes ao ato da inauguração dos bondes elétricos (foto da revista A Cigarra) — Guaratinguetá — 29-4-1914
Ladys presente in tre first voyage of the electric trams

Rua Dr. Martiniano — Guaratinguetá — 1915
Dr. Martiniano street

Essa "primitiva companhia de bondes" era a "Cia. Ferro-Carril de Guaratinguetá" que mantinha um pequeno serviço de bondes a burro até Pedregulho.

A companhia de força e luz entrou em negociações para adquirir essa empresa, mas não foi possível um acordo final e assim o projeto de instalação de bondes foi efetuado com a exclusão temporária desse bairro.

Em abril de 1912, foi descarregado na estação da EFCB todo o material preciso para o estabelecimento dos bondes elétricos entre Guará e Aparecida. Todo esse material fora importado da América do Norte, da fábrica J. Brill.

"Nessa remessa vieram 12 bondes para bitola de 1,20m de largura e outros tantos carros para reboque e serviço de cargas e passageiros de segunda classe." (2)

Em abril de 1913, a prefeitura municipal oficia a Joaquim Soares Fagundes, gerente da Cia. Força e Luz, dizendo-lhe que esta companhia estava autorizada a estender seus trilhos de bondes pelas ruas comendador João Galvão, Riachuelo e praça 13 de Maio, passando pela rua Dr. Moraes Filho e seguindo o itinerário anteriormente aprovado.

São iniciados os trabalhos de nivelamento e adoção da estrada, tendo, em 9 de março de 1913, sido iniciado o assentamento de trilhos pela rua Visconde de Guaratinguetá. Em 1.° de fevereiro de 1914 já podem ser efetuadas as primeiras experiências oficiais do tráfego de veículos, prevendo-se a inauguração para o mês seguinte.

3. Inauguração

De fato, no dia 7 de março de 1914 é solenemente inaugurado o novo serviço, em conjunto com o novo matadouro municipal. As 14 h sai o primeiro bonde de uma série de cinco que trafegaram até Aparecida, repletos de altas autoridades, banda de música e convidados em geral.

Ao chegarem em Aparecida, os convidados foram recebidos pelo subprefeito Aristides de Andrade, que ofereceu um "lanche". As bandas de música "União Beneficente" e "Santuário de Aparecida" alegraram o ambiente executando várias peças do seu repertório.

Bonde n.° 5 (foto de Waldemar Sampaio) — Guaratinguetá — 11-12-1952

2) Correio Paulistano — 11-4-1912

Arquivo de Waldemar Sampaio — Guaratinguetá — 11-12-1952

Em 20 de novembro de 1927, a Cia. Light and Power de São Paulo adquire a maioria das ações da Cia. Força e Luz de Guaratinguetá, passando a controlar o serviço de bondes também.

Na década de 50, com a construção da via Dutra, os bondes foram pouco a pouco sendo desativados, sendo afinal extinto o serviço.

GUARUJÁ

Unidade da Federação São Paulo
Latitude 23° 59' 00" S | **Longitude**: 46° 15' 00" W
Altitude: 2 m | **Área** 140 km²

1. Localização e história

Guarujá está situada na zona fisiográfica do litoral de Santos, na ilha de Santo Amaro em posição fronteira ao porto de Santos

A ilha foi doação de D. João III, em 1534 a Pero Lopes de Souza, que a deixou em completo abandono, não se interessando pelas suas terras

Com pouca possibilidade de expansão e com o difícil acesso por estar localizada em uma ilha, e além disso pertencendo ao município de Santos, Guarujá ficou por séculos quase que esquecida

Para incentivar a procura de suas belas praias, Elias Pacheco Jordão idealiza e funda nos fins do século passado a estância balneária do Guarujá, e para facilitar a estadia de turistas, constrói o "Grande Hotel de La Plage" na praia, onde se torna um ponto de atração turística do país e do Exterior

2. Tramway

Para melhorar as condições de transporte até o local de instalação do hotel, é construído, em 1892, um "tramway" a vapor que em combinação com barcas, que atravessavam o estuário em frente ao porto de Santos faria a ligação Santos-praia do

Tramway do Guarujá — 1912

Cartão Postal de 1915, vendo-se a chegada de um trem na estação do Guarujá (gentileza de Allen Morrison — Nova Iorque)
Post-Card from 1915, shwing the arrived of a train in Guarujá Station

Guarujá. Esse melhoramento foi inaugurado em 2 de setembro de 1893, contando com a presença do presidente do Estado, Bernardino de Campos, e várias autoridades civis, militares e eclesiásticas.

A travessia de Santos à Itapema era feita por um pequeno vapor "Cidade de São Paulo" e aí era feita a baldeação para o pequeno trem que seguia até a frente do Grande Hotel no Guarujá à beira da praia.

Alguns anos depois é fundada a "Cia. Guarujá", uma sociedade anônima com sede em São Paulo e capital de 5.000:000$000, da qual fazia parte como sócio majoritário o conhecido Percival Farquahr, capitalista norte-americano, que comandava a maioria das companhias de transportes coletivos e estradas de ferro no Brasil.

Em 1911 foram importadas da Holanda duas novas barcas a vapor para o transporte de passageiros em conjunto com a estrada de ferro. Chamavam-se "Itapema" e "Paquetá".

Com o advento do automóvel, é construída uma estrada entre a parte fronteiriça à ponta da praia em Santos e o Guarujá, aproveitando o leito já abandonado de um pequeno ramal do "tramway" do Guarujá. Para atravessar o canal foi lançado em serviço um "Ferry-Boat", em 19 de janeiro de 1918.

3. Eletrificação

Em 1.° de março de 1923, é criado o Distrito de Paz de Guarujá, abrangendo todo o território da Ilha de Santo Amaro e em 4 de maio desse mesmo ano, a Cia. Guarujá notificava que, em breve, pretendia introduzir importantes melhoramentos naquela praia, e que estavam sendo ultimadas as negociações para a eletrificação da via férrea.

Foram iniciados os trabalhos de eletrificação e o melhoramento pôde ser inaugurado em 11 de janeiro de 1925.

Todo o material era de fabricação alemã "Siemens" e "Machinan Fabrik Augsburg Nurenberg". Foram quatro carros motores (bondes) e uma locomotiva elétrica para cargas.

A Cia. Guarujá apresentando déficit constante, havia requerido e estava recebendo auxílio do governo estadual, e assim foi expedida a lei n.° 2.140, de 1.° de outubro de 1926 que "cria uma prefeitura sanitária em Campos do Jordão e autoriza a aquisição de todos os bens pertencentes à Cia. Guarujá".

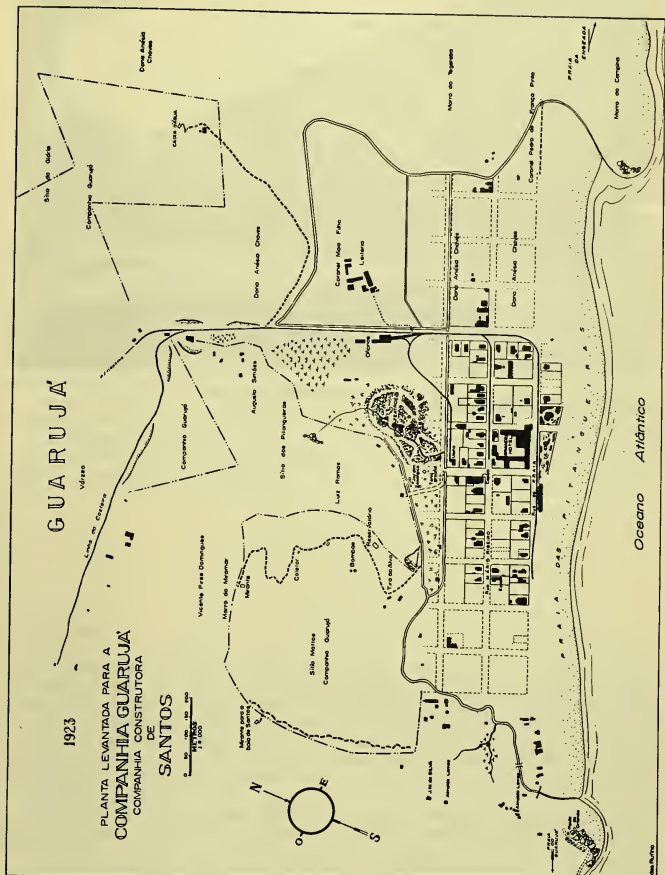
Esses bens foram adquiridos por força do decreto n.° 4.192, de 12 de fevereiro de 1927, pela importância de 3.282.000$000. Foi então formada uma subdivisão municipal sob o nome de "Serviços Públicos do Guarujá", que administrava, além de vários melhoramentos, a ferrovia.

Em 21 de dezembro de 1935, são inauguradas a nova estação e as oficinas, na av. Leomil e são reformados vários carros, pois em 3 de julho de 1934 havia sido criada a "Estância Balneária do Guarujá", que resolvera melhorar as condições do "tramway".

4. Final

Em 1952 são efetuadas novas reformas mas aí já o pequeno "tramway" estava condenado e já existiam várias empresas de ônibus forçando a sua retirada, já que a estrada havia sido asfaltada e o transporte por ônibus tinha a preferência, na passagem do "Ferry-Boat".

Assim, no dia 13 de julho de 1956, é extinto o serviço de bondes. O material rodante, ainda em bom estado, foi transferido para a Estrada de Ferro Campos do Jordão, que lutava com a falta desse tipo de material.

Praia do Guarujá, vendo-se a antiga estação. Postal de 1929
Guarujá beach, where we can see the old station

Nova Estação na av. Leomil, inaugurada em 1935 (foto de Carlheinz Hahmann)
New station in Leomil avenue opened in 1935

IGARAPÉ-AÇU

Unidade da Federação: Pará
Latitude: 1° 07' 41" S **Longitude:** 47° 37' 15" W
Altitude: 39 m **Área:** 1.216 km²

1. Localização e história

Município relativamente novo, localiza-se na zona fisiográfica Bragantina, distando 99 km em linha reta da capital estadual Belém.

Com a construção da Estrada de Ferro Bragança, em 1901, seus trilhos cortavam o município de Santarém Novo, que se encontrava em completo abandono; tratou-se, então de extingui-lo, tendo o Congresso Legislativo do Estado resolvido criar um novo município, com parte das terras daquele e parte da Capital. Daí surgiu com a lei n.º 985, de 26 de outubro de 1906, o município de Igarapé-Açu, apesar de a lei estadual n.º 902, de 5 de novembro de 1903, já haver criado o povoado do mesmo nome, daí advindo a marcha para a formação do novo município.

Sua colonização teve inicialmente o concurso de colonos espanhóis, que trabalhando também na construção da referida Estrada de Ferro de Bragança, ali se fixaram.

O primeiro intendente da nova comuna foi Angelo Cesarino Valente Doce, de 1907 até o ano de 1915, proclamado por eleição de 31 de dezembro de 1906, tomando posse em 1.º de janeiro do ano seguinte.

2. Bonde

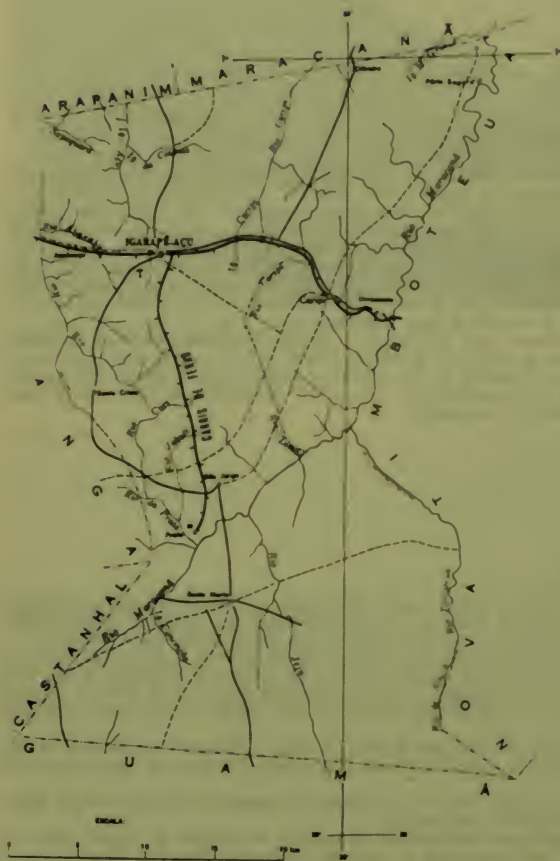
O governador do Estado, Augusto Montenegro, no princípio do século, estabeleceu na antiga colônia do Prata, um belo estabelecimento para abrigar a infância desabrigada, que se chamou: "Instituto de Infância Desvalida de Santo Antônio do Prata".

Para estabelecer ligação entre a estação de Igarapé-Açu, da Estrada de Ferro Bragança e a citada colônia, o preclaro governador autorizou a construção de uma linha de bondes a tração animada, no sistema Decauville, com bitola de 0,60cm e extensão total de 20.777 m, instalando também entre o ponto inicial e final dos carris, uma linha telefônica.

Os trabalhos de construção da linha de bondes começaram em fevereiro de 1907 e possibilitaram em meados do mesmo ano o tráfego provisório de mais da metade da linha.

A 26 de junho de 1908, com a presença do presidente do Estado, Augusto Montenegro, é inaugurado o novo serviço.

Não durou muito essa pequena estrada, pois em meados da segunda década do novo século, com a construção do ramal de Prata da Estrada de Ferro Bragança, foi extinta a linha de bondes.

ESTADO DO PARÁ
MUNICÍPIO DE
IGARAPÉ-AÇU

AINDA O BONDE

(6/68) **Adriano M. Branco**

Trecho — "Todos aqueles que, como nós, lidam com o problema do transporte coletivo, sabem que os sistemas tradicionalmente utilizados — ônibus, trólebus, bondes e metrô — não são concorrentes, mas sim complementares. Isso porque se destinam a diferentes gêneros de serviço, isto é, a volumes diversos de transporte e a distâncias diferentes de deslocamento. Assim é que, segundo o eng. Primo Roda, em seu trabalho 'El Trânsito, El Transporte Colectivo y El Urbanismo' (Montevidéu, 1957) as médias de capacidade de transporte desses sistemas, obtidas através de análise em diversos países, podem ser adotadas como: ônibus, 600 passageiros por hora; trólebus, 2.500; bondes, 15 mil; metrô, acima de 15 mil".

"Conhecidos esses valores, torna-se evidente que o uso de um sistema em região que exija capacidade de transporte diferente, fatalmente conduzirá a serviço deficitário, deficiente ou, ainda, às duas coisas juntas. É essa a razão que nos leva a afirmar que substituir o bonde por ônibus é uma heresia técnica. O normal, numa grande cidade, são os quatro sistemas operando em conjunto, cada qual atendendo a um tipo de demanda, ajustada às condições operacionais."

"Realmente, isto é o que praticamente se vê na Europa, salvo em Berlim, Paris e Londres, onde extensas redes de metrô acabaram por permitir, com razão, o desuso do bonde, uma vez que criaram condições econômicas para tal. Contudo, nas cidades entre um e quatro milhões de habitantes, em regra, operam em perfeita harmonia os quatro sistemas tradicionais."

ITABAIANA

Unidade da Federação: Paraiba

Latitude 7° 19' 44" S — **Longitude** 35° 19' 58" W
Altitude 80 m — **Area** 612 km²

1. Localização e história

O municipio está localizado na zona fisiográfica da "Caatinga", a sudoeste do Estado, distando 56 km em linha reta de João Pessoa, capital do Estado.

Não é ainda muito bem conhecida a origem da localidade, mas parece remontar a meados do século XVIII, quando tem início o núcleo colonial qua originou a cidade, com o estabelecimento pelos padres jesuitas, da Missão do Pilar, sendo quase certo que o fundador da povoação foi o padre Fidélis.

Em 11 de outubro de 1864, pela lei provincial n.° 125, é criada a comarca de Itabaiana, com jurisdição sobre o território de Pilar também.

Em 1.° de outubro de 1881, de acordo com a lei provincial n.° 723, é transformada em Vila, com o nome de Itabaiana do Pilar, pois esse mesmo dispositivo legal, suprimiu o municipio de Pilar, anexando-o ao de Itabaiana. Para ai se transferiu a sede municipal, mas durou poucos anos essa anexação, pois a lei provincial n.° 800, de 8 de outubro de 1885, fez voltar à situação anterior, levando Pilar à condição de vila e município ao qual se subordinou novamente Itabaiana. Finalmente, já na Republica, pelo decreto estadual n.° 14, de 23 de abril de 1890, foram definitivamente restaurados o municipio e a vila de Itabaiana. No ano seguinte, o decreto estadual n.° 63, de 26 de março de 1891, eleva a vila à categoria de cidade.

2. Bondes

Em 1912 é assinado o seguinte decreto, pelo presidente do Estado, João Lopes Machado.

"Decreto n.° 335, de 15 de abril de 1912. Dr. João Lopes Machado, presidente do Estado da Paraiba atendendo ao que requereu o bacharel Geminiano Jurema Filho, residente neste Estado, e usando da atribuição que lhe confere o artigo 1.° da lei n.° 144, de 16 de agosto de 1899, e o artigo 19, § 34 da Constituição do mesmo Estado, Decreta: Art. 1.° — Fica concedida ao bacharel Geminiano Jurema Filho, residente neste Estado ou a sociedade que por ele houver de ser organizada, a isenção de todos os impostos estaduais, pelo prazo de vinte (20) anos, para estabelecer no de um ano, a contar do presente decreto, uma linha de bondes de tração animal, na cidade de Itabaiana.

Art. 2.° — Revogam-se as disposições em contrário.

O secretário de Estado faça publicar o presente decreto, expedindo as ordens e comunicações necessárias.

Palácio do Governo do Estado da Paraiba, 15 de abril de 1912, 24.° da República.
Dr. João Lopes Machado". (1)

1) Itabaiana, sua história, suas memórias — Sabiniano Maia

Mas o empreendimento ainda não estava fadado a se concretizar, pois Geminiano foi nomeado delegado de polícia na Capital do Estado, tendo de abandonar a idéia.

Porém a semente frutificou e já no ano seguinte, reuniram-se Manoel Joaquim de Araújo, Francisco Resende de Melo, Firmino Rodrigues de Souza e Pedro Martiniano de Brito Rosado, que, em sociedade, fundaram uma companhia para o mesmo fim, chamada inicialmente "Ferro-Carril Itabaiana", e, posteriormente, "Companhia Ferro-Carril de Itabaiana", e conseguiram do então presidente do Estado, João Pereira de Castro Pinto, o seguinte decreto, que tomou o número 692, em 13 de abril de 1914:

"Dr. João Pereira de Castro Pinto, presidente do Estado da Paraíba, atendendo ao que requereu o cidadão Francisco Resende de Melo, residente na cidade de Itabaiana, deste Estado, cessionário dos favores concedidos ao dr. Geminiano Jurema Filho, pelo decreto n.º 335 de 15 de abril de 1912 e autorizado pelo § 1.º do artigo 36, da Constituição Estadual, Decreta: Artigo 1.º — Fica prorrogado para 15 de abril de 1915, o prazo marcado para a inauguração do tráfego da linha de bondes da cidade de Itabaiana. Artigo 2.º — Revogam-se as disposições em contrário." [2]

3. Inauguração

As obras começaram celeremente, e o material rodante foi adquirido em Recife, que havia transformado a tração animada em elétrica em princípio do ano, e os pequenos veículos de tração animal haviam sido encostados como ociosos e imprestáveis.

Assim, sem depender de importação, a nova companhia teve possibilidade de inaugurar o serviço antes do prazo, apesar de um intenso inverno ter atrasado as obras.

O dia 15 de novembro de 1914 foi marcado para a inauguração dos serviços, o que foi feito sob chuvas de girândolas de foguetes, músicas executadas pela banda de música local, discursos e até baile.

Eis como um jornal da época noticia o acontecimento:

"Itabaiana — 17-11-1914:

Anteontem inaugurou-se o serviço de bondes na cidade de Itabaiana. Esse grande melhoramento por que acaba de passar a progressista cidade é devido à iniciativa de vários capitalistas residentes naquele município, notadamente os coronéis Francisco Resende, Manoel Joaquim, Francisco Sá, Pereira Borges e Firmino de Souza."

"O desembargador Heráclito Cavalcante, que para ali se transportou no horário da Great Western, foi delirantemente aclamado na ocasião da inauguração, proferindo uma saudação ao povo de Itabaiana."

"Falou, também, representando a empresa, Barreto Campelo, talentoso advogado ali residente."

"Grande número de cavalheiros se achava naquela cidade no dia referido, estando toda ela em festa. À noite a praça da Indústria, onde fica a estação da companhia esteve iluminada, realizando-se uma soirée dançante na residência do coronel Firmino de Souza." [3]

Os bondes partiam da estação da Estrada de Ferro Great Western até a praça da Indústria.

Em 1916, seu horário era este, conforme nos conta Sabiniano Maia:

"Partida da praça da Indústria:
Manhã — 6,30; 7,30; 8,10; 9,50.
Tarde — 12,40; 3,40; 4,30; 5,10; 5,50.
Noite — 6,30; 7,10; 7,50; 8,50.
Partida da Estação Great Western:
Manhã: 6,50; 7,40; 8,30 e 10,8.
Tarde: 1,8; 4,10; 4,50 e 5,30.
Noite: 6,10; 6,50; 7,30; 8,10 e 8,50.

2) Op. cit. pág. 130.
3) Op. cit. pág. 130.

Havia também bondes extraordinários que faziam este horário: sábado, domingo, segunda e terça-feira

11 horas da praça da Indústria e 11.20 da Estação

Domingo e terça-feira praça da Indústria 6 e 9 da manhã e 1.20 e 2.35 da tarde, voltando respectivamente da Estação às 6.40 e 9.20 da manhã e 1.40 e 2.55 da tarde.

Esses horários eram assinados pelo então gerente Francisco Rezende. [4]

4. Final

Assim, lentamente, os pequenos bondes tanto de passageiros como os de carga, faziam seu pequeno trajeto. Ao fim de cada viagem na praça da Indústria, onde ficavam as cocheiras, trocavam-se as parelhas de animais que recebiam um merecido descanso, aguardando uma nova viagem.

Com o advento do automóvel e autocaminhões, o bonde não suportou a concorrência e como aconteceu em todas as nossas cidades, teve que ceder o seu lugar ao novo veículo.

Em 1929 correu o último bonde em Itabaiana.

4) Op. cit. págs. 129 e 131

BRINCAR DE BONDE

O Estado de S. Paulo de 10-3-1964 **Artigo assinado por L. M.**

Em minha última viagem ao Rio, passando pela praça onde ficava o antigo "Lido" em Copacabana, hoje transformada em escola, vi um bonde instalado num pedaço de trilho no meio da praça (evidentemente sem qualquer possibilidade de tráfego) e não entendi a razão daquele aparente despautério. Só agora, através do "O Estado" é que fiquei sabendo que o Departamento de Parques da Guanabara colocou 36 antigos veículos da "Light" em diversas praças do Rio, para divertimento da criançada.

A idéia foi bem bolada — e fez-me pensar na minha infância, porque, senhoras e senhores, aqui à puridade vos confesso: a mais remota ambição da minha vida, quando pela primeira vez sonhei em traçar rumos do meu destino, através da profissão futura — foi ser motorneiro de bonde. E pelo visto, não se tratava de um extravagante capricho individual, dado que tanto os meus irmãos, como outros amiguinhos da nossa idade, pareciam não ter outro ideal na vida, se não o de se tornarem condutores de veículos da "Light". Brincar de bonde era um dos nossos divertimentos prediletos. Para isto, tínhamos de apelar para a imaginação, a fantasia e a boa vontade, pois o bonde não passava de uma série de cadeiras enfileiradas. E, como ninguém queria ser passageiro, éramos obrigados a recorrer à sorte (ou, em casos extremos, partir para a ignorância), na disputa das funções de cobrador e, principalmente, de motorneiro — o que era o máximo.

Um bonde feito de cadeiras resolvia, mas, evidentemente não era o ideal. Nos momentos de mais desvairada fantasia, ousávamos sonhar: "Ah! Se tivéssemos um bonde de verdade!" Impossibilidade tão grande como conquistar o velocino de ouro ou possuir qualquer tapete mágico.

Evocando agora essa remotíssima ambição frustada, sinto uma certa inveja das crianças da Guanabara. Elas têm um bonde de verdade. Imagino que ser motorneiro ou cobrador da "Light" ainda represente para a infância de hoje, um grande ideal de vida e uma vocação generalizada. E, no fundo, as crianças estão certas. Brincar de bonde é uma excelente preparação para a vida e um exemplar exercício de disciplina moral: é preciso marchar, ir para a frente, não parar, a não ser nos postes de parada — mas sem jamais sair dos trilhos. Brincando as crianças aprendem.

ITAGUAÍ

Unidade da Federação: Rio de Janeiro
Latitude: 22° 52' 02" S
Altitude: 3,8 m

Longitude: 43° 46' 43" W
Área: 667 km²

1. Localização e história

Está situado o município na zona da Baixada do Rio Grande, distando da capital do Estado, Rio de Janeiro, 65 km

Em meados do século XVII ali chegaram missionários da Companhia de Jesus, lançando as bases de uma futura povoação, erigindo uma pequena igreja para desenvolver a catequese dos gentios, entre os rios Tiguaçu e Itaguaí

Em 1759 os jesuítas foram forçados a se retirar, atingidos que foram pelas leis emanadas da corte

O alvará com força da lei de 5 de julho de 1818 erigiu a aldeia de Itaguaí à categoria de vila, com o nome de Vila de São Francisco Xavier de Itaguaí, sendo desmembrada do termo de Angra dos Reis, a que pertencia

Pouco a pouco a terra foi prosperando, já que era ponto de passagem preferido pelos viajantes que seguiam para Minas ou São Paulo

Suas terras férteis promoveram animada vida rural com produção de cereais, café, farinha, açúcar, aguardente etc produtos que também eram exportados

Com o advento da lei áurea de 1888 e falta de um transporte em condições, a sua economia sofreu um grande baque.

Ao ser instalado o matadouro em Santa Cruz, no município do então Distrito Federal, e distante apenas 10.922 m de Itaguaí foi também escolhido Santa Cruz, como ponto final do ramal de Angra dos Reis, da então Estrada de Ferro D. Pedro II, depois Central do Brasil A estação de Santa Cruz foi inaugurada em 2 de dezembro de 1878, desenvolvendo-se a povoação em razão do movimento de gado para o matadouro.

Santa Cruz era uma antiga fazenda de jesuítas e por alvará de 12 de janeiro de 1755 a igreja da fazenda foi erigida em vigararia

Para facilitar o transporte tanto de gado em pé como abatido, a estrada de ferro construiu em 1.° de janeiro de 1884, uma linha "circular do matadouro" com 3.270 m.

Posteriormente em Santa Cruz foi construído o prado de corridas do antigo Clube de Corridas de Santa Cruz

Pouco a pouco o município foi recuperando sua riqueza, e com a passagem da antiga rodovia Rio-São Paulo por seu território, obras de saneamento e instalações de grandes núcleos coloniais, mais a instalação em 1938 do Centro Nacional de Estudos e Pesquisas Agronômicos, que possui a Universidade Rural e Escolas Nacionais de Agronomia e Veterinária, deram novo alento à agricultura e novos horizontes para o município.

2. Bondes

Em 1879, o cidadão Fernando Maria do Prado requer autorização para "por si, ou por meio da companhia, usar e gozar, durante 20 anos, um ferro-carril de bitola estreita, tração animada, para o transporte de passageiros, cargas e bagagens, desde o ponto terminal do ramal da ferrovia D. Pedro II em Santa Cruz, até a vila de Itaguaí"

O requerimento foi aprovado e pelo decreto n.° 7.272 de 10 de maio de 1879 é concedida a autorização, com prazo de 20 anos.

A bitola adotada foi a de 0,82 cm e no citado decreto era estipulado que "a linha poderá ser construída sobre o leito do aterrado e da estrada principal existente entre a vila de Itaguaí e a estação de Santa Cruz, obtendo o concessionário, por esta última parte, a necessária permissão da província do Rio de Janeiro".

Tratava-se como se viu de uma linha suburbana, servindo a dois municípios, sendo 8 km no Distrito Federal e 3 km no município de Itaguaí.

Dizia mais o item 6 do citado decreto:

"Os carros para o transporte de passageiros e cargas, serão abertos e fechados como os da Cia. Carris Urbanos", e mais adiante: "As obras da linha começarão dentro do prazo de seis meses, contados desta data, e terminarão no de um ano, salvo caso de força maior, julgado pelo governo".

Começaram efetivamente as obras e em 1880 é inaugurada a nova linha de bondes. Havia uma única estação em Itaguaí, com 12 m de frente e 52,5 m de fundos. Os trilhos eram do sistema Vignole de 20 kg por metro corrente.

O material rodante era modesto e se compunha de dois carros para passageiros, dois vagões para cargas, um trolly para passageiros e dois trollys para condução de madeiras. Para tração possuía a companhia 24 animais.

Foi trabalhosa a construção do leito da linha, pois o terreno era sujeito a inundações. O trajeto seguia em linha sinuosa, tendo à direita o Campo de São Paulo e à esquerda o Campo de Roma.

De acordo com o decreto n.° 3.570, de 23 de janeiro de 1900 é renovado o contrato, com prorrogação de prazo por mais dez anos "findos os quais reverterão para o domínio da União as linhas e edifícios, todo o material fixo e rodante bem como quaisquer bens do serviço da empresa, em pleno direito, sem indenização alguma".

3. **Final**

Mas a companhia estava em estado precário. Em 1906 a via permanente, em vista do estado ruinoso das pontes sobre os rios Guandu e Itaguaí e do aterrado de Santa Cruz, que muito havia sofrido pelas intensas chuvas ali caídas se tornaram intransitáveis.

Em 31 de dezembro de 1905 era este o material rodante:

um carro para passageiros;
dois vagões para mercadorias;
um trolly para passageiros;
dois trollys para mercadorias.

O serviço de tração era feito por dez animais. [1]

Com o projeto de extensão do ramal de Angra dos Reis, para Mangaratiba, a pequena linha de bondes foi condenada e desapareceu e em 1907 é extinto o serviço e o seu leito aproveitado para a construção das linhas da Estrada de Ferro Central do Brasil, que em 14 de novembro de 1910 inaugura o trecho Santa Cruz-Itaguaí e a nova estação da cidade.

Nota: Mangaratiba foi inaugurada em 7 de novembro de 1914, e dali o ramal não se estendeu mais até ser erradicado em 1979.

1) Relatório do Ministério da Viação para 1906.

OS BONDES E OS MINEIROS

(Belo Horizonte)
(1938) **Luiz Abreu**

Praça 7. Os bondes brincam de ciranda-cirandinha. O obelisco é a batuta que rege o brinquedo. Cinco horas da tarde. "Os bondes não páram na circular." Giram céleres, timpanando alegres, apinhados de passageiros que retornam aos lares. Passa o Prado, Gameleira, o Calafate, Progresso, Renascença, Carlos Prates. Passa o Bonfim e o Lagoinha, Santa Ephigênia, Santa Teresa, Serra, Santo Antonio, Lourdes, Cruzeiro, Pernambuco, Paraúna; parece que já passaram todos. Há tantos bondes passando, girando, circulando em torno do obelisco...

Enquanto isto a tarde está cai não cai e o céu experimenta a palheta do sol que tomba...

Já não se pode dizer como outrora: "A vida é esta, descer Bahia e subir Floresta". Agora a vida é outra... nem subir, nem descer, a vida é... circular, cirandar...

O centro de Belo Horizonte deslocou-se, o Bar do Ponto já não é ponto. O ângulo Bahia e Afonso Pena, ficou lá para trás, mastigando triste a saudade do tempo em que foi o "Ponto Chic" do belo-horizontino.

A anedota do homem que perguntou se o reboque "também vai", em Belo Horizonte não é possivel, pois não há reboques. O egoismo dos bondes em Belo Horizonte vai além. As suas linhas não convidam os outros veículos. A bitola é estreita para eles.

O "pingente" existe também, mas com sacrificio, os estribos estreitos não animam ninguém a uma viagem dependurado. O refrão "faz favor" rarissimamente é ouvido; o belo-horizontino não aguarda o pedido, pois sabe o que quer aquele ginasta de farda cinza que corre de banco em banco, acrobaticamente agarrado aos balaústres! Aquela malta de baleiros sujos, "dez balas por cem réis", não existe cá na terra, e mesmo os jornaleiros não vivem nas arriscadas exibições de circo do garoto do jornal do Rio. Não há a volúpia de tomar e saltar do bonde em movimento, quando fazem, é com razão, último recurso e, um outro mais afoito, é que arrisca a pegada, a nove pontos. Mas isto é tão raro!...

Taiobas, mistos, segunda classe, bagageiros... bondes verdes, bondes marrons, fechados e abertos, bondes vários do Rio. Aqui não! Um só tipo, todos amarelos, apenas uma ligeira diferença na cobertura e na disposição dos bancos, diferença aliás bem pequena. A bagagem que couber sob os bancos, tal como no Rio, é transportável também nos bondes daqui, fora disso, apele-se para as carroças ou caminhões, pois o nosso famoso "burro sem rabo" também não medrou cá na terra.

E os avisos internos do bonde?

"Fumar nos bancos da frente, incomoda passageiros", acho esta expressão com um grande sabor "estranja". Não obstante passageiros fumarem sempre em todos os bancos, no Rio como em Belo Horizonte, porque o fumante queira ou não, por força do vicio, torna-se indisciplinado e fuma sempre a despeito de avisos bem ou mal redigidos, amáveis ou rispidos, pouco lhe importa. O que ele quer é fumegar...

Aqueles outros avisos que a "mentira carioca" glozou, aqui não foram tentados. Para que proibir os menores no estribo? Os menores gostam mesmo é do estribo... E cuspir no chão é ação feia que com ou sem proibição o passageiro comete sempre. Até é melhor não proibir porque assim a cusparada não atinge a lei. "Conversar com o motorneiro pode ocasionar desastres." Não se ouve aqueles "papos" amistosos entre passageiros e motorneiros, antigos na mesma linha, "donos da linha" como há muitos no Rio. O mineiro é da disciplina, e ou lê o seu jornal, ou conversa mansamente com o seu vizinho do lado. Só aos domingos com os jogos de "foot-ball" há qualquer coisa que lembra a baderna carioca. Estribos apinhados e os necessários urros em conjunto das torcidas.

Nesta hora os mineiros viram cariocas. É tão bom, como é tão bom. Armam sururus, invadem campos, esbordoam-se valentemente, e depois no bonde fazem algazarra, dão

vaias, hips, hips, o diabo...

Vê-se logo que a culpa é toda do violento esporte Bretão... Ele é o agente provocador da baderna... Constrange os mineiros à violência.

Também tire-se o futebol e teremos a multidão mais bem comportada que se pode desejar.

Afinal começamos na praça 7. Eram cinco horas da tarde. Os bondes desfilavam. Lemos quase todas as tabuletas. Lemos avisos dentro do bonde. Falamos bem de mineiros e cariocas, dos bondes, dos avisos e não esgotamos o assunto. Também seria presunção fazermos tanto com tão poucas linhas. Faz de conta que a noite chegou e com ela paramos estas notas. Boa Noite!

JOÃO PESSOA

Unidade da Federação: Paraíba
Latitude: 7° 06' 57" S — **Longitude**: 34° 53' 14" W
Altitude: 45 m — **Área**: 884 km²

1. Localização e história

João Pessoa faz parte da zona fisiográfica do litoral, que se caracteriza por amplo revestimento de árvores com chuvas regulares, ocupando larga faixa da região costeira da Paraíba. Está a cidade situada no ponto mais oriental de todo o país.

Na região, ao que parece, foram os franceses que se instalaram nos primórdios do descobrimento do Brasil, no tráfico de pau-brasil. Posteriormente, em 1526, Cristóvão Jaques ali fundou uma feitoria.

Por muitos anos, ainda, os franceses continuaram a promover o comércio ilegal do pau-brasil, a ponto de em 1574 os silvícolas instigados pelos intrusos, atacarem as propriedades de Diogo Dias que havia instalado ali uma usina de açúcar, e apesar da fortificação existente, o proprietário foi morto assim como cerca de 600 de seus homens.

Os índios que ali habitavam eram os Caetés, ramo Tapuia, dos mais atrasados e ferozes. Os franceses se aproveitavam disso e os incitavam contra os colonizadores, enquanto faziam seu comércio de pau-brasil, ajudados por esses mesmos índios.

Finalmente, a 5 de agosto de 1585, é firmado um pacto entre os índios e o capitão João Tavares, numa colina onde hoje se acha a cidade. Quando Portugal caiu no domínio espanhol a cidade recebeu o nome de Felipéia, em homenagem ao rei da Espanha, Felipe II.

A 24 de dezembro de 1634, a cidade foi ocupada pelos holandeses, tomando o nome de Frederikstadt, tendo o povo reagido contra os invasores, sob o comando de André Vidal de Negreiros, expulsando-os finalmente em 1654.

Nessa época a vila passou a chamar-se Paraíba, que por Provisão Régia de 12 de dezembro de 1678 é transformada em comarca.

Dada a sua situação geográfica, em 1° de janeiro de 1798, pela Ordem Régia de 3 de novembro de 1797, iniciou-se um serviço regular de correios entre Lisboa e Paraíba. Durante algum tempo a cidade foi centro das comunicações terrestres e marítimas da região, apesar de seu ancoradouro não permitir atracamento de navios de maior calado.

Em 1930, quando em plena campanha política, o governador do Estado, João Pessoa, que era candidato a vice-presidente da República, com Getúlio Vargas, na chapa da oposição para o governo federal, foi assassinado, o que apressou a revolução de outubro de 1930.

Por lei estadual de 4 de setembro, a cidade de Paraíba passou a chamar-se João Pessoa.

2. Bondes

Em fins do século passado, Paraíba que sentia de há muito a falta de transportes coletivos, e sendo uma cidade bastante progressista, tanto no comércio como na indústria, principalmente na extração de calcário nativo e fabricação do cimento, e na agricultura com o cultivo da cana-de-açúcar e o algodão, viu seus sonhos concretizados.

Em sala da Associação Comercial, no dia 19 de abril de 1895, reuniram-se vários negociantes, entre eles Aron Cahn, presidente da firma Aron Cahn & Cia., uma das maiores da praça no comércio do algodão, com o objetivo de fundar uma companhia para instalar o serviço de bondes a burro na cidade.

A reunião esteve sob a presidência do tenente coronel da Guarda Nacional, Augusto Gomes da Silva; foi secretariada por Aron Cahn e José Ricardo de Castro Ferreira.

A firma Aron Cahn & Cia. subscritou 100 ações no valor nominal de 1 conto de réis cada. Álvaro Lopes Machado, então exercendo o cargo de presidente do Estado, subscritou dez ações.

Após várias demarches foi fundada a "Companhia Ferro-Carril Paraibana", que cuidou da papelada necessária à sua legalização.

Em 24 de agosto de 1895, inicia-se, sob a direção do eng. Antonio Augusto de Figueiredo Carvalho, a construção do prédio que iria servir de escritório à nova companhia. Esse prédio se localizava ao lado da antiga estação da "Estrada de Ferro Conde d'Eu" depois "Great Western". A planta desse prédio havia sido de autoria de Álvaro Machado. Esteve presente no ato do lançamento da pedra fundamental H. Sumer, superintendente da Estrada de Ferro Conde d'Eu.

O material para o serviço de bondes foi importado da Alemanha da firma Katzenstein & Kappel, de Berlim, no valor de 1.116 libras esterlinas, como primeira prestação do contrato.

Esse material, sob grande aclamação popular, chegou ao porto de Cabedelo, a bordo do navio Luna, em 28 de março de 1896.

A bitola seria de 1 m. Os jornais da época ostentavam grandes manchetes sobre o acontecimento. Dizia um deles: "Num curto espaço de tempo, esta capital gozará do importante melhoramento de carros de transporte de passageiros e bagagens, facilitando assim e diminuindo as distâncias no percurso da cidade".

Diz o autor de um livro sobre a cidade em certo trecho:

"Cada dia que passava crescia o contentamento da então cidade modesta e pacata, diante da organização do seu serviço de transporte a tração animal, levado a efeito por um grupo de homens empreendedores, amantes do progresso da terra comum, de cuja mentalidade tudo de bom se esperava em prol da coletividade paraibana. Dentre aqueles que no passado algo fizeram pondo de parte o interesse pessoal, podemos citar duas figuras de estrangeiros aqui radicados, que usaram e abusaram do moderno lema rotariano: 'dar de si antes de pensar em si'. Não necessitamos correr os olhos para revê-los, como num sonho, diante da tela retrospectiva da saudade."

"Referimo-nos a Aron Cahn, judeu francês, aqui domiciliado desde moço, onde educou os filhos e deu o melhor dos seus esforços à terra que o acolhera, pelo que foi considerado, contemporaneamente, a viga mestra do comércio exportador de algodão e produtos regionais."

"O outro que seguia as pegadas daquele era o português José Ricardo de Castro Ferreira, sócio fundador, junto com seu pai, o velho Joaquim Ricardo de Castro, da firma Castro & Irmão e também um dos fundadores da Fábrica de Tecidos Paraibana, no Tibiri." [1]

3. Inauguração

Em junho já se achava pronta a instalação da primeira linha e marcou-se o dia 6 para a inauguração do tráfego provisório.

A linha inicial dos bondes da "Empresa Ferro-Carril Paraibana" era até a Igreja do Bom Jesus, nas Trincheiras e, para o lado de Tambiá, em frente ao Convento do Carmo, na rua da Cadeia Velha. O trajeto era feito pela praça Pedro II (depois 15 de Novembro) subia a Visconde de Inhaúma, virava à direita na rua do Comércio (Maciel Pinheiro), subia a curva à esquerda pela Estrada do Cano (rua Barão do Triunfo) passando em curva, à direita pela frente do antigo Quartel do 27.º Batalhão de Linha, no largo coronel Bento

1) Walfredo Rodrigues — Roteiro Sentimental de Uma Cidade — Livraria José Olympio — pág. 180.

da Gama (praça Pedro Américo) e daí em curva à esquerda, subia a rua do Fogo (av. Guedes Pereira) e ladeira do Rosário Ali seguia à direita pela rua Direita, passando em frente ao palácio do governo, rua Bom Jesus dos Mártires até a Igreja onde estavam as pontas dos trilhos

Enfeitaram os bondes com bandeirolas, galhardetes e folhas de pitanga Os pontos finais todos embandeirados, não faltando a tocata à noite, pela banda de música do 27.º Batalhão da Polícia, além das célebres girândolas de foguetes e fogos de vista. Festas que bem diziam da alegria do povo ao receber tão valioso benefício. (Que contraste com as "festas" de extinção dos serviços de bondes)

O assentamento dos trilhos continuava em várias ruas, já que pelos planos da companhia, o Varadouro, que era a artéria comercial de então, seria ligado aos dois únicos bairros existentes na cidade alta Tambiá e Trincheiras

Voltemos às recordações de Walfredo Rodrigues

"Por esse tempo ocupava o nosso Teatro Santa Rosa, a Cia. dos Bemóis, empresariada por Hércules William, o homem que se dizia com força de oito cavalos "

"Estava ele um dia em frente ao teatro, quando caindo as sapatas de madeira que serviam de breque a um trole, este desceu a ladeira do Rosário, carregado de areia Logo tomou grande velocidade sem que os dois operários dirigentes pudessem paralisá-lo. Nesta ocasião subia um bonde pela estrada do Cano, quando de chofre, antevendo o desastre, ele pôs à prova sua força física, paralisando com as mãos o trole, bem ali em frente ao Quartel da Força Federal!"

"Um gesto de tal natureza, naquele tempo, numa cidade de costumes comedidos, não seria facilmente esquecido, e não o foi."

"Logo que a diretoria da Cia Ferro-Carril teve ciência, dirigiu-lhe o seguinte agradecimento

'Secretaria da Cia Ferro-Carril em 14 de agosto de 1896 Ilmo Sr William (Hércules) M D empresário da Cia dos Bemóis Viemos manifestar a nossa gratidão à pessoa de V S.ª pelo ato humanitário que se logrou praticar obstando o encontro do trole que se achava em serviço de areias, e que em vertiginosa carreira, com certeza se chocaria com o bonde que subia da estação, cujos resultados jamais preveríamos. Digno dos maiores elogios é semelhante procedimento, uma vez que V S.ª pôs em ação a força que dispõe ainda com sacrifício da própria existência, poupando maiores desgraças se não fizesse como fez Por conseguinte esta diretoria cumprimenta V S.ª e lhe patenteia os seus respeitosos agradecimentos (a) Manuel Henrique de Sá — diretor presidente Augusto Gomes e Silva — diretor secretário Antônio Marques da Fonseca — diretor tesoureiro' ." (2)

4. Novidade

A fim de incentivar a procura dos bondes, a companhia instituiu em fins de 1896 uns cupons numerados, entregues ao passageiro, dando direito a prêmios em dinheiro. No dia 3 de novembro foi efetuado o primeiro sorteio tendo ganho o primeiro prêmio (50$000) o número 18.871, pertencente a Clodomiro de Paula Barbosa, sócio da fábrica de cigarros "Planeta" Para auxiliar o transporte de passageiros a Cia Ferro-Carril coloca em tráfego no dia 1.º de junho de 1897, os prometidos bondes de carga, em horários certos de 8 h da manhã às 4 h da tarde, onde seriam transportados de tudo o que a cidade precisava dos quatro cantos para o centro e deste para os arrabaldes servidos por linhas de bondes.

"Jamais se poderá estabelecer um comparativo entre a Ferro-Carril Paraibana e as atuais empresas que exploram os serviços de transporte em nossos dias."

"Bem outros eram os alvos e motivos. Tinham-se em vista, principalmente, o progresso da coletividade e o bem-estar de uma população, sem diferenciação de qualquer ordem." (3)

2) Walfredo Rodrigues — op cit. págs 181/182

3) Walfredo Rodrigues — op. cit . pág 183.

Com a entrada do novo século, a companhia também entrou em novos serviços. Sempre trabalhando, houve possibilidade de a 24 de agosto de 1902, às 3 h da tarde, ser inaugurado um trecho de prolongamento da linha de Trincheiras. Os dois carros inaugurais partiram da rua Maciel Pinheiro conduzindo a banda de música da Escola de Aprendizes de Marinheiros, além dos convidados da gerência da companhia.

Neófito Bonavides, proprietário da residência defronte à qual chegava a linha, jubiloso com o acontecimento ofereceu aos presentes um lanche regado a cerveja.

Era gerente da empresa nessa época, Augusto Camará, que muito fez pelo progresso da companhia. Um de seus atos foi mandar arrancar os trilhos da rua da Areia e construir um desvio em frente à Igreja da Mãe dos Homens, o que muito melhorou o percurso da linha do Tambiá, visto que ali os veículos da circular perdiam muito tempo à espera de outro na curva em frente ao Convento do Carmo.

Outro ato seu que muito serviu para melhorar as condições de tráfego, foi em 21 de agosto de 1905, quando foi executado o rebaixamento da ladeira do Rosário e rua da Baixa, melhorando o tráfego bastante precário em vista da forte declividade daquele local. Tanto que na parte baixa havia uma pequena cocheira onde ficavam os burros descansando para ajudarem os que vinham puxando o bonde do comércio na ladeira do Rosário. Após a subida, os burros de ajuda eram desatrelados e voltavam sozinhos à ponta da ladeira, aguardando novo veículo.

Esse serviço foi efetuado durante um mês e em 23 de setembro de 1905 é inaugurado o tráfego pelo novo traçado.

5. Tambaú

A praia de Tambaú, que sempre constituiu o maior atrativo tanto dos paraibenses como atração turística, estava necessitando de uma ligação direta e rápida com a cidade. Assim sendo, durante o governo Álvaro Machado, em 1905, a Cia Ferro-Carril, com autorização da Assembléia Geral, se funde com uma nova empresa, que se propunha instalar uma ferrovia entre Paraíba e Tambaú, e em 16 de outubro de 1905, no antigo sítio

João Pessoa (ainda Paraíba) — 1921
João Pessoa, yet Parahyba in 1921

João Pessoa — 1954

"Cruz do Peixe", compareceu o ilustre presidente Alvaro Machado, acompanhado do diretor de obras públicas Ernesto Emilio Kauffmann, alemão radicado na Paraíba; naquela ocasião foi apresentada a planta do traçado que havia sido executada por Miguel Raposo. Nessa sessão solene, em que figurou a banda do Batalhão de Segurança, foi servido um copo de cerveja aos visitantes. Aquele batalhão de segurança que havia acampado nas terras do sítio que pertencia a Manuel Deodato de Almeida, colaborou bastante na terraplanagem da nova ferrovia.

Já desde 1904, era anunciada a venda da Cia. Ferro-Carril, mas nada se havia concretizado até que, após várias negociações, foi legalmente autorizada pela lei n.° 248, de 18 de setembro de 1906, quando exercia o cargo de presidente do Estado o então vice-presidente Monsenhor Walfredo Leal. A Cia. Urbana Ferro-Carril foi comprada pelo Estado, conforme escritura de 25 de setembro de 1906, assinada por Isidoro Gomes da Silva, procurador fiscal, representando o governo e pela empresa vendedora, Antonio de Brito Lira, vice-presidente; Antonio José Rabelo, diretor secretário; e Inácio Evaristo Mosteiro, diretor tesoureiro. O valor da transação foi de 140:500$000, se responsabilizando ainda o governo, pela divida da empresa, de Manuel Henriques de Sá Filho.

Então assumiu a direção da empresa, o professor Emilio Kauffmann, que primou pela eficiência na melhoria dos serviços de transportes coletivos, na cidade. A sede da companhia instalada em uma casa, junto à igreja do Rosário, era também um ponto para abrigo de passageiros. Ali eram vendidos cupons e fornecidas todas as informações sobre os serviços.

Para tração na linha de Tambaú, foi adquirida na Inglaterra, da fábrica Rogers Sons, uma locomotiva a vapor. Esta chegou em 21 de setembro de 1906, tendo recebido o nome do idealizador da ferrovia, Álvares Machado.

A locomotiva seguiu pelos trilhos urbanos pessoalmente conduzida por Emilio Kauffmann até Cruz do Peixe em Tambiá, que era o ponto inicial da pequena ferrovia, onde estava em fase adiantada a construção.

Após vários dias de árduos serviços, a linha ficou pronta, tendo sido marcado o dia 21 de outubro de 1906 para a inauguração do primeiro trecho, que chegava até o sitio

de Antonio Domingos dos Santos, com 3,5 km de extensão. O preço da passagem foi estipulado em $500 réis (ida e volta).

Houve festa e os convidados que compareceram foram muitos. "Entre eles notava-se o Monsenhor Walfredo Leal, exercendo a presidência do Estado; João Machado, presidente da Assembléia; Seráfico da Nóbrega, diretor da Instrução Pública; Xavier Júnior, prefeito da cidade; Francisco Gouveia Nobre, juiz seccional; deputado Inácio Evaristo; Olavo Pinto Pessoa, comandante do Batalhão de Segurança; Álvaro Monteiro; Carlos Xavier; Rômulo Pacheco." (4)

O trem inaugural conduzia um carro de primeira classe, um de segunda e mais um bonde onde se encontrava a banda de música do batalhão de segurança.

No sítio chamado "Imbiribeira" foi armada uma cobertura de zinco, onde à tarde houve concerto pela banda de música e foi servido um ótimo serviço de lanches.

O serviço diário nesse primeiro dia foi de meia em meia hora. A inauguração definitiva do trecho total foi em 12 de outubro de 1907.

A construção da estação inicial no Tambiá, recebeu em 10 de abril de 1908 um belo relógio importado da Alemanha, que aqui chegou trazido pelo vapor "Kartago" e foi posto a funcionar em maio.

Como nos conta Walfredo Rodrigues, os salários recebidos na época, pelo pessoal da companhia, eram os seguintes: gerente: 200$000 mensais; despachante: 100$000 mensais; fiscal: 100$000 mensais; administrador de cocheiras: 100$000 mensais; administrador de carros e seleiros: 120$000 mensais; havia quatro condutores efetivos, recebendo cada um 2$650 réis por dia; quatro de reserva a 2$000 por dia; cinco serventes de cocheira a 1$500 por dia. Os vencimentos do gerente e despachantes eram pagos pelo Tesouro do Estado e os demais, por decêndios; os reservas só teriam direito quando em serviço. (5)

Em dezembro de 1908 entra como gerente da ferro-carril, o capitão Meira Lima e este põe à venda assinaturas mensais para empregados domésticos a 10$000 sem limite no número de viagens, para facilitar as condições dos veranistas em Tambaú.

No dia 6 de dezembro de 1908 é inaugurado, com as conhecidas festividades da época, um novo trecho da estrada de ferro de Tambaú, entre a parada do Maceió, e a antiga Escola de Aprendizes de Marinheiros.

6. Tração a gasolina

Em vista da dificuldade de vencer a ladeira do Rosário com os bondes a burro, a nova companhia resolveu modernizar o serviço nesse local, entre o Varadouro que era o bairro na parte baixa da cidade, e grande centro comercial e a parte da cidade alta.

Para esse fim, encomendou na Inglaterra, dois bondes a gasolina. Eram veículos fabricados pela "Leyland Motors Ltd." e comportavam 20 passageiros. O motor a gasolina de quatro cilindros e 22 Hp estava instalado na parte frontal do veículo, na plataforma. Esse novo tipo de serviço foi inaugurado em 15 de fevereiro de 1911, tendo sido convidado e comparecido, João Lopes Machado, governador do Estado, acompanhado do fiscal junto à empresa, João de Lira Tavares. Esteve também presente Eutiquio Autran, representante da Leyland no Brasil.

7. Eletrificação

Em seguida a nova companhia começa a cuidar da eletrificação de suas linhas (aliás já em setembro de 1908, Arthur Schindellar tentava levantar capital de 2.500:000$000, a fim de dotar a cidade dos serviços de água, esgotos, luz e **tração elétrica**).

Após o necessário contrato assinado, e leis autorizando o tráfego, iniciou-se o trabalho de assentamento dos trilhos nas ruas e praças da cidade, sob os olhares curiosos e aprovadores da população. Todos esses processos e trabalhos levaram muito tempo, e só em princípios de 1914, é que pôde ser inaugurado o novo serviço.

4) Walfredo Rodrigues — op. cit., pág. 187.
5) Walfredo Rodrigues — op. cit., pág. 188.

A nova "Empresa Tração, Luz e Força da Parahyba do Norte", era uma sociedade anônima, constituída na capital do Estado de São Paulo, onde tinha a sua sede e foro jurídico, a 5 de fevereiro de 1912. Os seus estatutos foram publicados no Diário Oficial de São Paulo n.° 34, de 15 de fevereiro de 1912, arquivados e registrados na Junta Comercial de São Paulo, sob o n.° 1 585 e no Registro Geral de Hipotecas da primeira circunscrição da Comarca da Capital sob n.° 525.

A empresa tinha por fim "a exploração dos serviços de tração, luz e força na capital da Paraíba do Norte, de acordo com o contrato assinado a 4 de outubro de 1910 com o governo do Estado e os concessionários A. de San Juan, Thiago Vieira Monteiro e Júlio Bandeira Vilella".

Os trabalhos de montagem da parte elétrica foram todos efetuados sob a direção do eng. Thiago V. Monteiro.

O capital da empresa era de 3.000:000$000.

No dia 4 de outubro de 1910, mediante inventário, foram entregues aos novos concessionários, os imóveis, móveis e semoventes da "Cia. Ferro-Carril e Via Férrea de Tambaú".

Para a eletrificação das linhas, a companhia construiu duas usinas, duas estações, um depósito de bondes, um almoxarifado, possuía da antiga e extinta companhia de ferro-carris um depósito de locomotivas (da linha de Tambaú) e um depósito de carros.

Para o início da tração elétrica, foram adquiridos oito carros motores, da firma inglesa Dick Kerr (semelhantes aos de Santos, SP), com dois motores de 37 Hp cada um; oito carros de reboque e dois de carga.

Para a linha de Tambaú, com 6 km, ligando a capital da Paraíba com a praia de banhos, tinha a companhia em tráfego, três locomotivas a vapor, três carros de primeira classe, três de segunda e três de carga.

8. Inauguração da eletrificação

No dia 17 de fevereiro de 1914, são festivamente inaugurados os serviços de bonde elétrico na cidade de Paraíba. O êxito da primeira experiência foi absoluto.

Um bonde especial saiu da frente do palácio do governo, conduzindo João Pereira de Castro Pinto, então presidente do Estado, levando-o até a usina de Tambiá. Ali tomaram assento, no novo veículo elétrico, várias personalidades da época, entre as quais cita o historiador Walfredo Rodrigues: "José Rodrigues de Carvalho, secretário geral; Antonio Marsa, chefe de polícia, Seráfico da Nóbrega, deputado federal; Francisco Xavier Júnior, diretor geral da Instrução Pública; Alfeu Rosa Martins, oficial de gabinete; desembargador Caldas Brandão; senador Pedro da Cunha Pedrosa; Leonardo Smith, redator do jornal "A União"; coronel Aquiles Coutinho, comandante interino da força policial; José Américo de Almeida, procurador geral do Estado; José Frutuoso Dantas Júnior, inspetor de Ensino, coronel João Lira Tavares, fiscal do governo junto à Empresa de Força e Luz; Artur Carlos de Gouveia, delegado fiscal; Sebastião Paiva, inspetor da alfândega; Oscar Soares, redator de "O Norte", José Bezerra Cavalcanti, prefeito da cidade; Eduardo Pinto Pessoa, inspetor do Tesouro; Manuel Carvalho Júnior, presidente da Associação Comercial; Ulisses d'Oliveira, redator de "O Operário"; Anísio Borges, secretário da prefeitura; Joaquim e Armando Hardman, médicos da empresa". (6)

O novo veículo percorreu sob a aclamação do povo, todo engalanado e repleto de pessoas gradas, as ruas Duque de Caxias, ladeira do Rosário, ruas Barão do Triunfo, Barão da Passagem, Visconde de Inhaúma, praças Álvaro Machado e 15 de Novembro. Voltando à usina, ali foi servido um aperitivo aos convidados, tendo usado da palavra o senador Pedro Pedrosa, saudando o presidente Castro Pinto.

Às 10 h os bondes começaram a trafegar em todas as linhas tendo a lotação dos veículos sempre esgotada, principalmente à noite, quando a curiosidade do povo era mais intensa.

6) Walfredo Rodrigues — op. cit., pág. 193.

9. Decadência

Nos primeiros anos, o serviço foi impecável, mas não acompanhou o progresso, como aliás aconteceu com várias cidades no Brasil e não demorou para aparecerem as reclamações sobre o mau serviço prestado. Eram constantes as interrupções da corrente elétrica, ficando os bondes longo tempo parados, produzindo não pequenos prejuízos à população.

Um viajante, em 1921, assim menciona sobre os bondes em João Pessoa:

"Na Paraíba, segundo o Diário do Estado" (órgão do ex-senador Walfredo Leal), os bondes tanto quanto os serviços de iluminação, de água, telefone, se encontram em situação precaríssima".

"Os bondes, então, deixam os pedaços pelas ruas, obrigando os passageiros depois de pago o precioso níquel, a caminharem a pé, quase sempre nos trechos onde o esforço de tração é reclamado em maior dose." (7)

Nessa mesma época começa a ser usado na Paraíba, o álcool, como combustível, como se lê numa publicação da época: "Com a tração a automóvel, com a formação dos **trens de estrada** e o emprego do álcool desnaturado, resolve-se em grande parte o problema das comunicações na Paraíba, tanto mais que nos seus engenhos de aguardente existe o combustível que, depois de retificado, substitui perfeitamente o petróleo". (8)

Em março de 1921, o eng. Celestino San Juan, gerente da empresa, comunica ao presidente do Estado haver iniciado a montagem de novos maquinismos nas usinas elétricas, para melhorar a distribuição de energia elétrica.

Em 30 de setembro de 1923, o governo do Estado da Paraíba assina um decreto aprovando as novas cláusulas do contrato para fornecimento de luz, tração e força motriz para a cidade. Por esse contrato a empresa ficava obrigada, no prazo de 90 e 120 dias respectivamente, a aumentar a voltagem da luz e aumentar o número de veículos de tração, com a possibilidade de serem distendidas novas linhas.

Rua Maciel Pinheiro — João Pessoa
Maciel Pinhairo street

7) Aspectos do Norte — J. Niepce Silva — 1921 — pág. 24.
8) Dicionário Histórico, Geográfico e Etnográfico do Brasil — pág. 720 — IBGE — Rio — 1922.

Av. Guedes Pereira — João Pessoa — 1950
Guedes Pereira avenue

No ato, o governo fez um empréstimo de 400 000$000 à companhia.

Foram renovados alguns bondes e iniciados os trabalhos de novas linhas, tanto que, em março de 1926, é inaugurada uma nova para Cruz das Almas.

Mas os melhoramentos foram poucos e chegou 1929, sendo obrigada a empresa a ser transferida à "Eletric Bond & Share Co", proprietária dos tramways de Recife, à qual pagou 3.000.000$000, pelo acervo.

Em junho de 1936, o Tribunal da Fazenda do Estado reuniu-se sob a presidência de Isidro Gomes, secretário da Fazenda, a fim de julgar as propostas de várias firmas acerca da aquisição dos bondes da cidade. Foi vencedora a proposta da "Stahl Union Ltda.", que deveria enviar carros motores especiais do tipo mais moderno, os quais seriam entregues dentro de seis meses. Os reboques seriam montados nas oficinas da empresa.

Assim, o serviço um pouco melhorado, foi continuando a servir à população até que, no fim da década de 50, foi extinto o serviço.

Single-Decked, Open-sided Cross-bench Cars

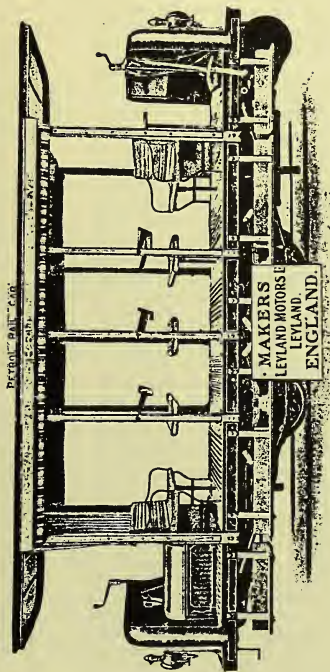



Illustration is of a 20-Seater with 4-ft. Wheel Base

Specification

Underframe—Mild steel.
Body Frame—Pitch pine and oak.
Pillars—American ash.
Cant Rails—Pitch pine.
Roof Sticks—Ash.
Floor—Pitch pine.
Hand Brake—One block per wheel.
Foot Brake—Acting on transmission.
Wheels—Steel, with steel tyres.

Engine—24 to 55 H.P., 4-cylinder.
Gear Box (a)—4-speed, enclosed gear, drive to one axle.
Control (b)—Both ends.
Seats—Lath, throw-over.
Lamps—Each end.
Life Guards, H. & B. Pattern, included.
Sand Gear—One box per wheel.
Blinds—Spring waterproof fitted.
Gauge—One metre upwards.

Particulars of Rail Cars with cross seats and side entrances

Size	5 Seats.		6 Seats.		7 Seats.		8 Seats.		9 Seats.		10 Seats.	
Passengers	20	25	24	30	28	35	32	40	36	45	40	50
Approx. Tare Weight	5	5	6	6	7	7	8	8	9	9	10	10
Horse Power	23-28	23-28	23-28	23-28	23-28	30-35	30-35	30-35	30-35	30-35	30-35	30-35
Code Word	Dyrobl	Dyroct	Dyroda	Dyrofe	Dyrogo	Dyronu	Dyrapp	Dyrarb	Dyreey	Dyrfah	Dyrfev	Dyrfen
Shipping Specification	850 cu. ft.	875 cu. ft.	900 cu. ft.	925 cu. ft.	960 cu. ft.	975 cu. ft.	1075 cu. ft.	1100 cu. ft.	1125 cu. ft.	1150 cu. ft.	1175 cu. ft.	1200 cu. ft.
Price	£825	£835	£845	£855	£865	£900	£940	£960	£980	£1000	£1110	£1150
Extra for Packing	£30	£30	£30	£30	£30	£40	£40	£40	£45	£45	£45	£45
Extra for Trek	£25	£25	£30	£30	£35	£35	£45	£45	£60	£60	£80	£80
Length over Collision Fenders	20-ft. 0-in.	20-ft. 0-in.	22-ft. 4-in.	22-ft. 4-in.	24-ft. 8-in.	24-ft. 8-in.	28-ft. 0-in.	28-ft. 0-in.	31-ft. 6-in.	31-ft. 6-in.	33-ft. 10-in.	33-ft. 10-in.
Width overall	6-ft. 6-in.	7-ft. 8-in.	6-ft. 6-in.	7-ft. 8-in.	6-ft. 6-in.	7-ft. 8-in.	6-ft. 6-in.	7-ft. 8-in.	6-ft. 6-in.	7-ft. 8-in.	6-ft. 6-in.	7-ft. 8-in.
Wheel Base	4-ft. 6-in.	4-ft. 6-in.	5-ft. 0-in.	5-ft. 0-in.	6-ft. 0-in.	6-ft. 0-in.	7-ft. 0-in.	7-ft. 0-in.	8-ft. 0-in.	8-ft. 0-in.	10-ft. 0-in.	10-ft. 0-in.
Bogie Centres	Where sharp curves have to be negotiated it is essential that the larger cars should have bogies.								16-ft. 0-in.	16-ft. 0-in.	18-ft. 0-in.	16-ft. 0-in.

Note.—The overall widths vary slightly according to the gauge.

EXTRAS.	Code Word.	Price.
		£
Drive to both axles of four-wheeler (a)	Dyrfod	30
Drive to two axles of eight-wheeler	Dyrful	50
Double Bogie Trucks to the larger size cars	Dyrfye	200
30-35 H.P. instead of 23-28 H.P. Engine	Dyrgab	25
40-50 H.P. instead of 30-35 H.P. Engine	Dyrged	50
48-60 H.P. instead of 30-35 H.P. Engine	Dyrgow	125
Allowance for Control at one end of car only (b)	Dyrguf	16

OBRIGADO, BONDINHO...

(1965) **Menotti Del Picchia**

Acamado, não pude me despedir do bondinho. Vi-o na despedida, num clichê, fazendo oscilar sua faixa como um lenço dizendo "adeus" à cidade.

O prefeito Faria Lima prestou-lhe homenagem lotando também o já saudoso veículo na sua última viagem. Tenho certeza de que foi com grata comoção que os olhos dos transeuntes o viram ainda sacolejar nos trilhos. Que imensos serviços prestou ele à grei paulistana!

Eu e o bonde temos uma hjstória. O bondinho puxado a burros enfeitou minha infância como um brinquedo de presepe. Era um veículo reverente e educado. Às vezes parava junto da porta de um colendo professor de nossa Faculdade de Direito ou de um austero e ensobrecasacado ministro do Tribunal aguardando, à hora do almoço, que eles tomassem às pressas o café para não perder a condução.

— Bom dia, doutor — dizia o cocheiro.

— Bom dia — replicava a ilustre personagem desfazendo a máscara severa com um sorriso. Sem se falar tanto em classes sociais, em justiça proletária, a fraternidade unia o figurão de alto coturno com o simpático homem da rua. Eram todos camaradas sem demagogia. "Ajuda teu irmão" era a regra.

Lembro-me do dia em que os colegas do grupo me convocaram para ver os "bondes elétricos" que iam substituir os de tração animal. Fomos, andantes, após galopada corrida, se não me engano, até um barracão da rua Vitória... Lá estavam os veículos mágicos. Grandes, agressivos, trazendo na frente uma curva e macia, como uma cesta de pelotário, o pára-choque. Parecia mais uma armadilha de caçar transeuntes que aparelho salva-vidas.

Entristeceu-me, então, esse avanço do progresso. Iam sumir da cidade os bondinhos de burro, no estribo dos quais saltavam moleques lépidos oferecendo, grudados aos estribos, em bandejas equilibradas na mão espalmada "balas de leite, coco e abacaxi"...

Depois foi a evolução do bonde, até surgir o "camarão", vermelho e imponente, campainhando nervoso nos recantos do tráfego. Desfilavam saudados pelos "grilos" a cavalo imponentes guardas de trânsito — que trilavam com alarmante insistência seus estridentes apitos. O povo, tão exato nas etiquestas verbais, que grudam nas coisas, denominou o bonde de "camarão", por ser vermelho tal qual o gostoso crustáceo e o guarda de "grilo" pela insistência dos seus trilos.

Vieram depois esses últimos bondes já numa metrópole soterrada por uma população tão densa. Sua fixidez nos paralelos dos trilhos os tornavam trambolhos atravancadores do trânsito. Sua sorte estava traçada. O ideal seria transferi-los para os bairros mais distantes tão necessitados de transporte. Não sei qual seu destino, entretanto alguns de seus irmãos tiveram a glória de saltar um oceano e ir aos Estados Unidos figurar num museu que lhes dará internacional notoriedade.

Bem merecida notoriedade. Os bondes — de burros, elétricos, ultramotorizados — merecem toda nossa gratidão. Foram dos fautores principais do nosso progresso. Obrigado, bondinho...

JOINVILLE

Unidade da Federação: Santa Catarina
Latitude: 26° 18' 05" S — Longitude: 48° 50' 38" W
Altitude: 4 m — Área: 1.054 km²

1. Localização e história

Joinville se localiza no litoral de São Francisco, à margem esquerda do rio Cachoeira, a 143 km da capital do Estado, Florianópolis.

Com a visita do príncipe de Joinville, terceiro filho do rei Luiz Felipe de França, em 1840, na época contra-almirante da esquadra francesa, a corte o cumulou de gentilezas. Conforme costume da época, a Assembléia Geral Imperial aprovou a lei de n.° 166, de 29 de setembro de 1840, e em seguida sancionada por D. Pedro II, que estabelecia em seus artigos, o dote ou dotação de S. A. Imperial à princesa Dona Francisca, "quando houver de se realizar o seu consórcio com o príncipe de Joinville".

"Além do subsídio anual de 96 contos de réis, o Tesouro Nacional consignou a importância de 120 contos de réis, para aquisição de palacetes para a residência do futuro casal; 100 contos para o enxoval e outras despesas do casamento e finalmente um patrimônio em terras pertencentes à Nação." (1)

Vista da rua Santa Catarina e os bondes — Joinville — 1913
Aspect of Santa Catarina street and the horse trams

1) Enciclopédia dos Municípios Brasileiros — vol. XXXII — pág. 203.

Joinville — 1913

Esse patrimônio de 25 léguas quadradas, foi escolhido na província de Santa Catarina, entre os rios Pirabeiraba e Itapocu nas proximidades da baía de São Francisco. O local passou a ser chamado "Domínio Dona Francisca".

Em meados de 1842, deu-se o esperado encontro entre o príncipe e a princesa Francisca Carolina, irmã do imperador D. Pedro II, daí advindo o pedido oficial de casamento, o qual realizou-se em 1.° de maio de 1843. O casal partiu para a França, de onde a princesa nunca mais regressaria.

Em 1845 e 1846 tiveram sequência os trabalhos de demarcação das terras doadas, trabalho efetuado por Jerônymo Coelho.

Após a revolução de 1848 na França, quando aconteceu a queda do rei Luiz Felipe, surgiu o projeto da exploração e colonização desse vasto território.

Com a vinda de vários colonos, principalmente alemães, já que o príncipe de Joinville se refugiara em Hamburgo, iniciou-se por volta de 1851, novo capítulo na história da cidade com a formação da "Colônia D. Francisca". A Companhia Sociedade Colonizadora Hamburguesa de 1849", instituída para transporte dos imigrantes, fretou o barco "Colon" que trouxe os primeiros colonos em 6 de março de 1851. Foram 191 os primeiros colonizadores de Joinville, dos quais 177 alemães e suíços e outros noruegueses.

Em 1852 a sede da colônia passa a denominar-se Joinville. Por lei provincial n.° 452, de 8 de abril de 1858 é elevada à categoria de freguesia.

Sempre progredindo, a nova cidade tornou-se uma das mais populosas do Estado.

2. Bondes

No início do século XX é lançada a idéia do transporte coletivo por bondes, já bastante difundido entre outras cidades brasileiras.

Após nove anos é formada a "Empresa Ferro-Carril Joinvilense" com o capital de 85 contos de réis, tendo como sócios os senhores Gustavo Grossenbacher, Adolf Trinks, Luiz Ritzmann e Berhard Olsen.

Os veículos para o serviço de transporte urbano foram importados da Europa, que aqui chegaram em maio de 1910, com 4 500 m de trilhos. Vieram oito bondes para tração animal para passageiros, tendo cada carro seis bancos e lotação para 24 pessoas, mais o cocheiro. Junto a estes chegaram mais oito carros para carga.

Finalmente raiou o dia 29 de janeiro de 1911, quando, perante grande massa popular, autoridades e empresários, é inaugurado o serviço de bondes de Joinville.

Estes estacionaram vistosamente enfeitados e decorados com flores e bandeiras. O primeiro, como era moda na época, conduzia a banda de música local, seguido pelos carros dos convidados. Era uma longa fila de bondes num desfilar pitoresco e inédito. Diz-se que o "público que assistiu das ruas e suas casas à passagem do cortejo de bondes ficou sob a mais alegre impressão" ([2])

A estação dos bondes se achava na rua do Norte, de onde saíam os veículos, seguindo pelas ruas Cachoeira, do Porto, do Meio, do Príncipe, Bonssingault, trecho da rua do Mercado, Cais, rua Conselheiro Mafra e rua Santa Catarina até a estação da Estrada de Ferro.

Com a extensão de 7 km a nova linha trafegava das 6 h da manhã às 9 h da noite, com intervalo de 20 min entre os carros.

Bonde ao lado da estação (Do livro "História de Joinville, de Carlos Ficker) — Joinville — 1915
Horse tram in side of the Railway Station — 1915

A procura no início era grande, tanto como curiosidade, como utilidade, chegando a dar 3 contos de réis de receita, em média.

Sendo o preço da passagem da rua do Norte até o Porto de 100 réis e deste local à Estação da Estrada de Ferro mais 100 réis, era considerado caro para a época.

Havia uma linha "direta" a 100 réis com ponto na esquina da rua Com. Mafra.

Para ajudar os usuários eram vendidas cadernetas de 100 passagens a 9$000 réis, além de um "passe-livre" pelo mês inteiro, pelo preço de 18$000 réis. Era talvez a única cidade do Brasil a adotar esse tipo de cobrança, agora tão difundido nos metrôs de São Paulo e Rio de Janeiro.

2) História de Joinville — Carlos Ficker — 1965

Além dessas vantagens, a companhia realizava, mensalmente, um sorteio com prêmios em dinheiro entre 5$000 e 10$000 para os passageiros portadores de bilhetes.

No mês de março de 1911 foram estabelecidos e publicados nos jornais os itinerários oficiais. Eram estes:

Rua do Norte — Porto — rua Santa Catarina, passando pela rua do Meio (com indicação M) ou pela rua Cachoeira (indicação C), rua do Príncipe, rua Humboldt, rua Com. Mafra e rua Santa Catarina, até a Estação da Estrada de Ferro, levando os bondes, como sinal, uma tabuleta amarela.

Rua do Norte — Posto, passando pela rua Alemã, rua dos Atiradores, rua da Escola, rua Com. Mafra, até a Estação de Vapues, levando, como sinal, uma tabuleta vermelha, ou à noite uma lanterna com vidro de cor.

3. Término

Mas não demorou muito a decair o serviço, e já em outubro a empresa reduzia a frequência dos bondes para intervalos de uma hora, o que logicamente forçou os eventuais passageiros a procurarem outros meios de transporte. As famílias que procuravam os bondes aos domingos para passear deixaram de o fazer.

Talvez, daí, tenha nascido a idéia de se usar a bicicleta para se locomover em Joinville, que se tornou a maior cidade brasileira em matéria de uso de bicicleta.

Os bondes a burro ainda aguentaram mais alguns anos, cada vez definhando mais e com isso diminuindo a procura dos interessados.

Em 10 de abril de 1917, apenas seis anos após a inauguração festiva e apoteótica, são extintos os serviços de bondes, sem festas e silenciosamente. Nunca se pensou em eletrificação das linhas e Joinville foi uma das poucas cidades brasileiras em que o bonde durou tão pouco e não evoluiu.

JUIZ DE FORA

Unidade da Federação: Minas Gerais
Latitude 21° 45' 35" S
Altitude 679 m
Longitude 43° 20' 50" W
Área 2.074 km²

1. Localização e história

Juiz de Fora está situada na Zona da Mata de Minas Gerais, sendo o seu território bastante montanhoso e localizado entre as cordilheiras do Mar e da Mantiqueira, às margens do rio Paraibuna.

Seu nome primitivo era Arraial de Santo Antonio de Juiz de Fora. Deve-se a sua fundação a Antonio Dias Toste e Henrique Guilherme Fernando Halfeld.

Em 1850, com a criação do município, foi o arraial elevado à categoria de vila, recebendo o nome de Santo Antonio de Paraibuna.

É nessa época que fixa residência na pequena vila, o ilustre Mariano Procópio Ferreira Lage, que junto a outros não menos ilustres filhos do lugar, iniciou grandes melhoramentos materiais para a população. Aparecem chafarizes na cidade, é iniciado o correio, a criação de um hospital e um cemitério municipal. Mas sua velha aspiração se tornou realidade em 12 de abril de 1856: era iniciada a construção da estrada União e Industria, que com 144 km ligava Juiz de Fora a Petrópolis.

Essa, que talvez foi a primeira estrada de rodagem no país, tinha 6 m de largura, sendo o seu leito revestido de pedra britada (comprimida e ensaibrada). Foi cognominada de "A rainha das estradas brasileiras" (1)

O município passou a chamar-se Juiz de Fora por força da lei provincial n.° 1.262, de 19 de dezembro de 1865, que lhe deu também foros de cidade.

Também por essa época se começa a plantar o café em Juiz de Fora, que em pouco tempo dá uma estabilidade econômica e financeira ao município, chegando a ter um escritório de propaganda desse tipo de cultura, em Paris, sem qualquer ônus para o município, pois era mantido por iniciativa particular de Francisco Batista de Oliveira.

Junto com o café começa a desenvolver-se a era da indústria, chegando a receber de Rui Barbosa, o título de "Manchester Brasileira".

Em 30 de outubro de 1893, por determinação da câmara municipal, é realizado o primeiro censo da cidade, que deu o seguinte resultado: 10.200 habitantes, sendo 4.970 do sexo masculino e 5.230 do feminino.

Foi a primeira cidade na América Latina a instalar uma usina hidroelétrica e envaidecer-se por ser a pioneira também em possuir uma fábrica de cimento e a primeira laminação de vergalhões de aço, embora estas duas últimas indústrias não tivessem o sucesso desejado.

2. Bondes

Com o decreto n.° 8.055, de 24 de março de 1881, expedido por Buarque de Macêdo, são aprovados os estatutos de uma companhia que se propunha a instalar bondes com tração animada na cidade, chamada: "Cia. Ferro-Carril Bondes de Juiz de Fora", autorizando o seu funcionamento. (É interessante notar-se que foi a única empresa a empregar oficialmente o termo bonde em sua denominação.)

1) Mais detalhes na história de Petrópolis

Essa companhia foi fundada em 23 de dezembro de 1880, e seus estatutos foram publicados na "Gazeta de Juiz de Fora", em 20 de abril de 1881. Sua finalidade era "transportar passageiros e cargas dentro da cidade de Juiz de Fora", e seu prazo de duração foi estipulado em 60 anos.

Era seu proprietário Hilário Teixeira, tendo como gerente o tenente Coronel Antonio Augusto Halfed. A estação e escritório situavam-se na rua da Gratidão n.º 17. [2]

No seu "Álbum do Município de Juiz de Fora", Oscar Vidal Barbosa Lage e Alvino Esteves nos contam que "o prazo de duração seria de 60 anos, conforme contrato celebrado entre o governo da província de Minas e Eduardo Batista Roquete Franco e Felix Schimidt, em 20 de outubro de 1880". [3]

O capital seria de 100:000$000, divididos em 500 ações de 200$000 cada. Os acionistas fundadores cederiam aos incorporadores Schimidt e Roquette 100 ações beneficiárias como prêmio pela iniciativa da criação da empresa.

Conta-nos Oscar Vidal que "as reuniões preparatórias efetuaram-se na casa do reverendo Thiago Mendes Ribeiro, sendo que a primeira foi transferida por haver nesse dia caído forte carga d'água". [3]

A 28 de abril de 1881, é convocada uma reunião de acionistas, comparecendo 47, com representantes de 188 ações.

Foi eleita esta primeira diretoria: Francisco Antonio Brandi, presidente; Geraldo F. Coelho, secretário: Felix Schimidt, tesoureiro.

Av. Rio Branco em Juiz de Fora vendo-se os bondes elétricos (foto de Carlheinz Hahmann) — 1948
Rio Branco avenue in Juiz de Fora and the electric trams

2) Almanaque de Juiz de Fora — 1899.
3) Álbum do Município de Juiz de Fora — Oscar Vidal Barbosa Lage e Albino Esteves — Imprensa Oficial do Estado de Minas Gerais — 1915.

TABELLA DO HORARIO DA FERRO-CARRIL BONDS DE JUIZ DE FORA

Chapas	1		2		3		5		7	
Pto. part.	Part. E. F.	Pt. Matriz	Pt. E. F.	P.ª Matriz	Pt. Passos	P. de Weiss	Pt. Passos	P. de Weiss	P. Bm-p. Tpe	P. Tpe-p. Bm
HORARIO	5.20	5.30	8.40	8.50	5.20	6.00	6.20	5.40	8.50	9.00
	5.40	5.50	9.00	9.10	6.40	7.20	7.40	7.00	9.10	9.20
	6.00	6.10	9.20	9.30	8.00	8.40	9.00	8.20	9.30	9.40
	6.20	6.30	9.40	9.50	9.20	10.00	10.20	9.40	9.50	10.00
	6.40	6.50	10.00	10.10	10.40	11.20	11.40	11.00	10.10	10.20
	7.00	7.10	10.20	10.30	12.00	12.40	1.00	12.20	10.30	10.40
	7.20	7.30	10.40	10.50	1.20	2.00	2.20	1.40	10.50	11.00
	7.40	7.50	11.00	11.10	2.40	3.20	3.40	3.00	11.10	11.20
	8.00	8.10	11.20	11.30	4.00	4.40	5.00	4.20	11.30	11.40
	8.20	8.30	11.40	11.50	5.20	6.00	6.20	5.40	11.50	12.00
	8.40	8.50	12.00	12.10	6.40	7.20	7.40	7.00	12.10	12.20
	9.00	9.10	12.20	12.30	8.00	8.40	.....	8.20	12.30	12.40
	9.20	9.30	12.40	12.50	9.20	.....	.....	.....	12.50	1.00
	9.40	9.50	1.00	1.10	Entra		Entra		1.10	1.20
	10.00	10.10	1.20	1.30					1.30	1.40
	10.20	10.30	1.40	1.50	4		6		1.50	2.00
	10.40	10.50	2.00	2.10					2.10	2.20
	11.00	11.10	2.20	2.30	Pt. dos Passos	Pt. da F. J. W.	Pt. dos Passos	P. da F. Weiss	2.30	2.40
	11.20	11.30	2.40	2.50					2.50	3.00
	11.40	11.50	3.00	3.10					3.10	3.20
	12.00	12.10	3.20	3.30					3.30	3.40
	12.20	12.30	3.40	3.50					3.50	4.00
	12.40	12.50	4.00	4.10					4.10	4.20
	1.00	1.10	4.20	4.30					4.30	4.40
	1.20	1.30	4.40	4.50					4.50	5.00
	1.40	1.50	5.00	5.10					5.10	5.20
	2.00	2.10	5.20	5.30					5.30	5.40
	2.20	2.30	5.40	5.50	6.00	5.20	5.40	6.20	5.50	6.00
	2.40	2.50	6.00	6.10	7.20	6.40	7.00	7.40	6.10	6.20
	3.00	3.10	6.20	6.30	8.40	8.00	8.20	9.00	6.30	6.40
	3.20	3.30	6.40	6.50	10.00	9.20	9.40	10.20	6.50	7.00
	3.40	3.50	7.00	7.10	11.20	10.40	11.00	11.40	7.10	7.20
	4.00	4.10	7.20	7.30	12.40	12.00	12.20	1.00	7.30	7.40
	4.20	4.30	7.40	7.50	2.00	1.20	1.40	2.20	8.00	.....
	4.40	4.50	8.00	8.10	3.20	2.40	3.00	3.40	.....	.....
	5.00	5.10	8.20	8.30	4.40	4.00	4.20	5.00	.....	.....
	5.20	5.30	8.40	8.50	6.00	5.20	5.40	6.20	.....	.....
	5.40	5.50	9.00	9.10	7.20	6.40	7.00	7.40	.....	.....
	6.00	6.10	9.20	.....	8.40	8.00	8.20	.....	.....	.....
	6.20	6.30	.....	.....	.....	9.20	.....	.....	.....	.....
	6.40	6.50	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
	7.00	7.10	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
	7.20	7.30	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
	7.40	7.50	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
	8.00	8.10	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
	8.20	8.30	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
	8.40	8.50	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
	9.00	9.10	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
	9.20	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
	Entra		Entra		Entra		Entra		Entra	

Horário dos bondes a burro em Juiz de Fora (Almanaque de Juiz de Fora) — 1890
Horse car's time-table in Juiz de Fora

3. Inauguração

Assim, em 15 de novembro de 1881, uma terça-feira (oito anos antes da proclamação da República no Brasil) dá-se a inauguração solene dos bondes. Eram dois veículos que trafegaram do Queiroz (onde se achava a casa de Acácio Teixeira, na rua Direita) à estação e vice-versa. O trajeto era pelas ruas da Imperatriz, Halfeld, Comércio, Espírito Santo e Direita.

Os bondes continuaram servindo à população, enquanto se construíam outras linhas. Em 9 de janeiro de 1882, às 11 h da manhã, entre festas e discursos, inaugura-se o prolongamento da linha da ponte do Queiroz ao Alto dos Passos. Construiu-se um coreto, de onde o reverendo padre João Evangelista fez um discurso alusivo. Como em todas as inaugurações na época, compareceu a corporação musical "União Luzo-Brasileira".

Os preços de passagem então estabelecidos foram estes: 100 réis dos Passos ao largo Municipal; 200 réis dos Passos à Estrada de Ferro e vice-versa; 100 réis da Estação ao largo da Matriz, "em frente à casa de Theodoro de Araújo".

Pouco depois era inaugurado o prolongamento da linha do largo Municipal à colônia alemã. Inicialmente esse trecho passava por um morro além da estação do Mariano, atravessando a via férrea. Um morro fronteiro foi arrasado em 1894, e o tráfego passou a ser feito por aquele local. No princípio, a subida do morro era às vezes humorística, como nos conta o autor citado:

"Aí gemia a pileca, ao estadilar da chibata do condutor. O bonde ia a meio caminho, e súbito retornava, rangendo, puxando os animais assustados. Os passageiros desciam precipitados. Alguns caíam, rolando por terra. Moças davam gritinhos de falsete, arrepanhavam as saias, atiravam-se às tontas, escorregando pelos estribos. Aliviada, seguia a caranguejola até o cimo do... calvário. Ao de novo, apinhavam-se os passageiros no bonde, e este açoutados os mazorros burrecos tilintando guizos reencetava a jornada". [4]

Começando a se desenvolver o bairro da Tapera, a companhia inaugurou, em 29 de julho de 1890, uma linha de bondes ligando a Barreira àquele aprazível bairro. Não durou muito essa linha, pois um dos principais atrativos do bairro — uma fábrica de cerveja e águas minerais de Assis, Bello & Cia. e o Hipódromo Ferreira Lage foram extintos pouco depois, forçando, também, à erradicação da linha, que só voltou a ser trafegada em 1913, já com bondes elétricos.

As linhas em tráfego no fim do século XIX eram as seguintes, conforme indicador da época:

"Rua Direita — Começa no Alto dos Passos e termina na rua Bernardo Mascarenhas, junto à fábrica de cerveja de José Weiss.

Rua Marechal Deodoro — Começa na rua Direita, passa pelo largo da Estação, sobe parte da rua Halfeld, ruas do Comércio, Espírito Santo, saindo da rua Direita, de encontro à linha que vem do Alto dos Passos.

Tapera — O bonde sai da Estação Central às 9,50 h da manhã e vai até a fábrica de cerveja da Tapera, voltando pela mesma linha ao ponto de cruzamento e recolhe-se à estação às 8 h da noite.

Ponto de entroncamento das linhas: rua Direita, esquina da rua Marechal Deodoro." [5]

Além do serviço de bondes, havia também um eficiente serviço de carros de praça de aluguel, com estacionamento nos seguintes pontos, conforme resolução n.° 353, de 27 de setembro de 1895: rua Direita; Alto dos Passos, em frente à igreja matriz; largo do Riachuelo; largo da Cadeia; largo da Estação e Treze de Maio.

Havia na cidade 46 carros de aluguel, inclusive berlinda para casamento. Eram os seguintes os proprietários e respectivas cocheiras:

Manoel Gonçalves Carriço — cocheira na rua da Gratidão, em frente à fábrica de cerveja Kemer & Cia., com dez carros.

4) Album do Município de Juiz de Fora — Oscar Vidal B. Lage e Albino Esteves — 1915.
5) Almanaque de Juiz de Fora — 1899.

Paschoal Granato — cocheira na rua Barão de São João Nepomuceno, próximo à rua XV de Novembro, com 12 carros.

Felício Gomes Roxo — cocheira na rua Floriano Peixoto, 28, que abrigava 20 carros.

4. Eletrificação

Em 7 de janeiro de 1888, é fundada por Bernardo de Mascarenhas, a "Cia. Mineira de Eletricidade", com usina na Cachoeira dos Marmelos, fornecendo 6 mil kW de força elétrica para iluminação da cidade e residências.

Em fevereiro de 1905, é convocada uma Assembléia Geral extraordinária da companhia acima, especialmente para se tratar da compra da empresa de bondes, que explorava o serviço urbano, a fim de se instalar a viação elétrica na cidade.

A proposta foi aceita pela Assembléia e ao mesmo tempo foi autorizada a emissão de um empréstimo de 350:000$000 em debêntures, com juros de 7% para o fim especial de se adquirir todo o material necessário à instalação da viação elétrica.

No dia 6 de junho de 1906 é inaugurado o novo serviço de bondes elétricos na cidade, com grandes solenidades. Foram importados seis bondes, que circulavam nas linhas que tinham inicialmente 6 km de extensão e bitola de 0,914 entre trilhos.

Nessa época era presidente e diretor geral da Cia. Mineira de Eletricidade, Henrique Burnier, sendo vice-presidente o coronel Theodorico Ribeiro de Assis e gerente técnico Asdrubal Teixeira de Souza.

Assim que os veículos elétricos entraram em circulação foram extintos os serviços já deficitários de bondes a burro.

Em fins de 1911, a companhia encomendou mais três novos bondes na Europa, para usar na extensão que pretendia construir para o bairro da Tapera.

O material encomendado começou a chegar em maio de 1912, quando a companhia anunciou o início dos trabalhos para a segunda quinzena de junho.

Em vista da falta de pontos certos de paradas, os bondes não podiam manter o horário, o que levou a imprensa a reclamar insistentemente.

Outro motivo de reclamações era a falta de unificação nos preços de passagens. Por exemplo, do "arrabalde" de São Matheus à estação da Estrada de Ferro Central, se pagava 100 réis de passagem (distância de cerca de 2 km), entretanto, do Alto dos Passos à mesma estação, com apenas 1 km, era cobrada passagem de 200 réis, isto é, o dobro.

Atendendo às reclamações, Burnier, diretor da companhia, resolveu estabelecer em meados de 1912 "a exemplo do que acontecia nas grandes cidades", os respectivos pontos de parada.

5. Linha da Tapera

O bairro da Tapera, onde estava aquartelado o 2.° batalhão policial, continuava aguardando a instalação do serviço de bondes elétricos, já que o de bondes a tração animal, como vimos anteriormente, já há muito tinha sido desativado, mas a companhia não havia recebido o material para esse fim. Após várias reclamações, Martinho Gonçalves, em 24 de julho de 1912 requereu à câmara municipal o privilégio para "construção, uso e gozo de uma linha de bondes a tração animal", servindo o bairro.

Talvez isso apressou um pouco o serviço para a instalação dos bondes elétricos e, em fins de outubro, o material para essa instalação em Tapera já se achava na estação de Mariano Procópio, como trilhos e dormentes.

O jornal de onde tiramos esses dados, acrescenta: "com a notícia da próxima construção da linha, têm sido adquiridos ali muitos terrenos e em breve diversas casas serão edificadas no bairro que passará a ser um dos mais habitados da cidade". (Por essa pequena nota, vê-se a importância que se dava ao bonde nessa época.)

Os trabalhos de construção da linha começaram no dia 9 de novembro de 1912. Em março de 1913, começaram a colocar os trilhos e em abril iniciaram a colocação dos postes para a rede aérea.

Em princípio de maio estavam concluídos os trabalhos e a linha total foi inaugurada em 14 de maio de 1913, com o preço de 300 réis por passagem. À festa de inauguração, que se deu às 13 h, compareceram o presidente da câmara municipal, Oscar Vidal, autoridades judiciais, jornalistas, diretores da Cia. Mineira de Eletricidade, pessoas gradas e grande massa de povo.

Enquanto isso, a filial da Empresa Auto Viação mandava vir do Rio de Janeiro, em julho de 1912, um auto-ônibus com capacidade para 50 passageiros sentados, e que faria o serviço de transporte, não só no centro da cidade, como também nos subúrbios, sendo o preço da passagem de 200 réis (igual ao dos bondes elétricos). Esses ônibus serviam a bairros ainda não possuidores de linhas de bondes como Botanaguá, Barreira e outros.

6. Novos veículos, novas linhas

Com o aumento da extensão das linhas, a Cia. Mineira de Eletricidade encomendou em novembro de 1912, seis novos bondes no estrangeiro, dois dos quais inaugurariam a nova linha da Tapera.

Em outubro de 1913, são iniciados os trabalhos de construção da linha de bondes para a rua Osório de Almeida e Alto dos Passos até o asilo João Emídio.

A linha de Mariano Procópio passou a ser trafegada até as 22,20 h, se estendendo até a fábrica J. Weiss.

Em outubro de 1924, é anunciada pela companhia concessionária a construção de um novo bonde, ao qual a empresa deu a denominação de "Minas Gerais", com lotação para 70 passageiros, podendo entretanto comportar 100. O bonde seria composto por quatro jogos de rodas e dois truques. Foi todo construído com material nacional exceto os truques e motores.

Inauguração do bonde a tração animal - Juiz de Fora - 15-11-1881 (Livro: Album do Municipio de Juiz de Fora)
Formal opening of the horse car's service in Juiz de Fora

Bonde duplo, construído em 1927 (foto do arquivo de Aquilino Gonzales Podestá — Buenos Aires) — Juiz de Fora
Electric double car built in 1927

Pouco a pouco foram sendo construídos mais bondes nas oficinas da companhia Em março de 1927 foi lançado um novo, também construído nas oficinas, com 12 bancos e foi inaugurado conjuntamente com a nova linha para o bairro de Botanaguá.

Em setembro de 1927 é lançado novo carro, desta feita com lotação para 75 passageiros. O novo bonde recebeu o n.º 22 e era dotado de duas alavancas de contato.

Em agosto de 1928 é inaugurada a nova linha para o bairro do Poço Rico, com 2.400 m de extensão.

Em junho de 1929 é entregue ao tráfego a nova extensão para o bairro Moraes e Castro.

7. Final

Enquanto puderam os bondes elétricos serviram à população, que pouco a pouco foi se utilizando dos ônibus que apareciam em maior número na década de 20 e se multiplicaram posteriormente, enquanto os bondes sem possibilidade de importação de novos veículos e peças, foram pouco a pouco se extinguindo, até que o prefeito Itamar Augusto Cautiero Franco os tirou de circulação. O último bonde rodou no dia 10 de abril de 1969.

Estrada de Ferro Juiz de Fora e Piau.

Esta pequena ferrovia, que seria mais uma linha de bondes suburbana, nasceu da idéia de Honório Líbero, em 1875, que conseguiu a aprovação da "Lei Mineira" n.º 2.175 de 22 de novembro do mesmo ano. Esta autorizava o presidente da província a conceder a Honório Líbero ou à companhia que se propusesse, o privilégio de construir uma linha férrea para bondes da cidade de Rio Novo à de Pomba e garantia de juros até 7% sobre o capital máximo de 1.000:000$000.

ALMANAK DE JUIZ DE FORA 35

E. F. JUIZ DE FORA E PIAU

ESTAÇÕES	PASSAGENS		M 1		M 2		M 3		M 4	
	1ª	2ª	C.	P.	C.	P.	C.	P.	C.	P.
Juiz de Fôra	.....	.....	....	5-30	11-45	.....	....	1-05	7-00	....
Gramma	.990	.770	6-0	6-1	11-19	11-20	1-29	1-30	6-25	6-26
C. Filgueiras	1.430	1.100	6-12	6-17	11-7	11-09	1-40	1-42	6-09	6-14
A. Limpa	2 530	1.870	6-49	6-51	10-42	10-43	2-06	2-07	5-31	5-33
L. Duarte	3.190	2 310	7-17	7-22	10-20	10-22	2-27	2-29	5-01	5-06
F. Lage	3.850	2.860	7-40	7-42	10-3	10-06	2-44	2-45	4-40	4-43
D. Lemos	4 180	3 080	7-53	7-56	9-54	9-55	2-51	2-55	4-26	4-28
P. Rio Novo	5.170	3.850	8-26	....	.....	9-30	3-19	....	....	4-00

Juiz de Fóra, 20 de abril de 1890.

Em 1911 saiu esta notícia nos jornais: "A Estrada de Ferro de Piau vai prolongar as suas linhas em diversas direções. Será construído, a partir da cidade de Rio Novo, um ramal até Taboleiro da Pomba, na estrada Alto Rio Doce e outro até Ponte Nova vai ser estudado".

"Da estação de Filgueiras neste município sairá também uma linha que passará pelo arraial da chácara e pelo de Bicas, indo até São Pedro, no município de Mar d'Hespanha."

"Para todas as linhas da Piau estão sendo construídas na companhia edificadora, do Rio de Janeiro, diversos carros-automóveis, cujos motores a gasolina já aqui chegaram."

Alguns anos depois, em 1915, foi incorporada à Estrada de Ferro Leopoldina, tornando-se o ramal de Pomba (1915).

COISAS DA RUA

Da revista "O Pirralho" n.º 137 de 4-4-1914

Marcus Priscus

Por que não se amar o bonde?

Ainda outro dia eu ouvi de um sujeito cheio de indignação esta frase:

"Detesto o bonde! Como é horroroso aquele ranger de molas, faz-me um mal horrível! ... Depois é anti-higiênico ..."

— Gostas então do automóvel, disse-lhe eu.

— Sim. O auto é uma coisa chic, moderna... e não é para o povo.

Falava pela boca herética daquele indivíduo, o orgulho e a ingratidão.

Que dois vícios feios, santo Deus!

Para que essa tamanha ingratidão para com esse bondoso filho de rua que é o bonde?

No bonde não há mistérios! Ele é como a mulher, a eterna inimiga do segredo!...

Nele, não se combinam crimes, assaltos ou roubos.

Depois, não é por acaso o bonde o nivelador de todas as classes, o bondoso assassino do orgulho humano?

Nele tem assento o presidente da República e o pobre operário que labuta e sofre.

Dizem os poetas, que é nobre ocultar-se o sofrimento, sofrer-se sufocando a mágoa!...

No bonde, ninguém chora, porque o acanhamento não deixa, ou quando tal acontece, o pranto cai, discreto, abafado, oculto sob os mil disfarces que o terror das vistas indiscretas lhe impõe.

O bonde com a sua pobreza é mais nobre do que o luxuoso auto, cúmplice de crimes célebres, perigoso e discreto veículo propício às perigosas concepções da perversidade humana!

JUNDIAÍ

Unidade da Federação: São Paulo
Latitude: 23° 11' 36" S — **Longitude:** 46° 52' 36" W
Altitude: 750 m — **Área:** 432 km²

1. Localização e história

Jundiaí acha-se situada na zona fisiográfica industrial do Estado de São Paulo, distando 46 km em linha reta da capital do Estado. É conhecida como a "Cidade das Colinas".

É um dos mais antigos municípios de São Paulo, e seu nome primitivo era Nossa Senhora do Desterro, ou Vila Formosa de Jundiaí. As primeiras notícias de povoamento do local datam de 15 de agosto de 1639, com a chegada de Rafael de Oliveira e sua mulher, acompanhado de cerca de 300 pessoas entre parentes, escravos, homens de armas. Ali foi fundada uma fazenda, onde originou-se a freguesia, como Termo da Vila de Parnaíba, sendo elevada a vila em 14 de dezembro de 1655. A 28 de março de 1865, Jundiaí foi elevada à categoria de cidade.

"Em dias festivos a iluminação da cidade era feita por lampiões a querosene ou por velas, colocadas nas portas ou janelas das casas por conta dos próprios moradores. Somente em 11 de agosto de 1872, no dia da inauguração da Estrada de Ferro da Cia. Paulista, entre esta cidade e Campinas, foi inaugurada a luz a querosene com lampiões em postes, nas ruas Barão de Jundiaí e Rosário, tendo permanecido esta prática até 2 de novembro de 1905. A 3 de novembro de 1905 foi inaugurada oficialmente a luz elétrica nas ruas principais da cidade." (1)

2. Bondes

Com o progresso da cidade, se tornando grande centro ferroviário, com a instalação das oficinas da Cia. Paulista de Estradas de Ferro, e entroncamento das companhias São Paulo Railway (Santos a Jundiaí), Cia. Paulista (Jundiaí a Campinas e extensão a Rio Claro), Sorocabana Railway (Jundiaí a Itu e interior) nada mais lógico para a época que a instalação de bondes na cidade.

Foi organizada a companhia e a inauguração dos serviços deu-se no ano de 1893, com bondes puxados por muares sobre bitola de 0,6 cm. Essa linha corria entre a estação ferroviária e o centro da cidade, "percorria as duas ruas centrais e voltava fazendo o mesmo trajeto". Cobravam 200 réis até a primeira chave e 400 réis o percurso completo, ida e volta, per capita. (2)

Havia em seu trajeto o rio Guapeva, e para transpô-lo foi construída com tijolos de barro uma ponte em arco, e para alcançar o nível necessário e transpor um charco, vindo da estação, foi preciso o desmonte de um morro e fazer um grande aterro. (Esta ponte ainda existe e foi decretado tombamento para evitar sua demolição.)

Como seu trajeto era pequeno, e consequentemente a renda curta, foram feitas várias propostas para extensão das linhas, mas nada foi efetuado. Assim, não conseguindo se manter, a empresa encerrou suas atividades poucos anos após sua inauguração, em 1896.

1) Jundiai e sua histôria — Mario Mazzuia.
2) Carta de Mario Mazzuia — 8-6-1982.

EMÍLIO DE MENEZES E O BONDE

Raimundo de Menezes

Certa vez, ia o Emilio de Menezes em um bonde, quando se sentaram no banco imediato, em frente, duas senhoras de grandes banhas, que dificilmente puderam entrar no veículo.

Com o peso das duas matronas, o banco, que era frágil, range, estala, geme, estranhando a carga.

O poeta, que observava o caso, leva a mão à boca, no seu gesto característico e põe-se a rir em silêncio, no seu riso sacudido e interior.

E como o companheiro o olhasse, explicou:

— Sim Senhor! É a primeira vez que eu vejo um banco quebrar por excesso de fundos!...

LAVRAS

Unidade da Federação: Minas Gerais
Latitude: 21° 14' 30" S — **Longitude:** 45° 00' 10" W
Altitude: 801 m — **Área:** 651 km²

1. Localização e história

Este município situa-se na zona sul do Estado de Minas Gerais, distante 185 km em linha reta da capital do Estado.

Ao que parece Lavras foi fundada em meados de 1720, sob o nome de Arraial de Sant'Ana das Lavras do Funil, por existir na localidade uma grande queda d'água denominada "Cachoeira do Funil". Como muitas das cidades dessa região, deve sua fundação ao garimpo, que sempre atraiu colonizadores.

Porém esses filões de ouro rapidamente se esgotaram e seus habitantes passaram a exercer outras atividades como agricultura e pastoreio, que se tornou aos poucos a riqueza do município, visto este se situar entre duas zonas riquíssimas: a do Campo e a da Mata.

O centro do seu povoamento foi uma pequena capela chamada, então, de Santana e hoje capela do Rosário, em torno da qual se estendeu a cidade.

Por decreto de 13 de outubro de 1831 é criado o município de Lavras, cujo território pertencia a São João Del Rey.

Foi aberta estrada para São Paulo, iniciando-se a importação de reprodutores bovinos e cavalares.

Em 20 de julho de 1868, é elevada à categoria de cidade.

Em 1881, é construída a Estrada de Ferro Oeste de Minas, que, em bitola de 0,76 cm, se ligaria à Estrada de Ferro D. Pedro II, nas vertentes do rio das Mortes (Américo de Campos) e terminaria no Ribeirão Vermelho, em Lavras do Funil.

Em 28 de agosto de 1881, é inaugurada a estação de São João del Rey e em 14 de abril de 1888, a de Ribeirão Vermelho e Lavras.

2. Bondes

Em virtude do traçado, a estação de Lavras ficou um pouco distante do centro da cidade, o que não se admitia na época. Então foi projetada uma linha de bondes ligando o centro à estação. Mas essa iniciativa só teve começo em fins da primeira década do século XX, quando são iniciadas as obras, sob a responsabilidade da mesma Estrada de Ferro Oeste de Minas.

Em 1910 são embarcados em Hamburgo, na Alemanha, fabricados pela Falkenreid, os primeiros bondes e reboques para o serviço urbano.

Deve-se a Álvaro Augusto de Andrade Botelho, a construção das oficinas da Rede Mineira de Viação (ex-Estrada de Ferro Oeste de Minas) em Lavras, assim como a instalação dos bondes elétricos.

Estes foram inaugurados em 22 de outubro de 1911, correndo da estação ao alto do Cruzeiro, com 2.500 m de extensão. A bitola entre trilhos era de 1 m.

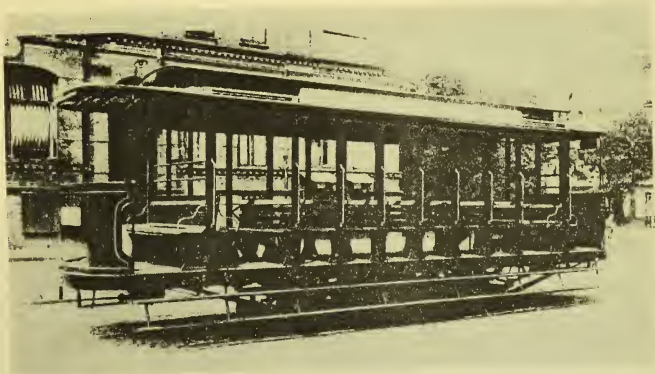
Bonde elétrico em Lavras — 1912
Electric Trams in Lavras

O material rodante se compunha de três carros motores, um reboque e um vagão de carga. Em novembro de 1912, chegam à estação de Sítio mais dois carros novos para a linha de bondes, sendo um para auxiliar o serviço de passageiros e um para o transporte de bagagens.

O capital dessa divisão da empresa era de 200:000$000 e possuía nove empregados nesse setor.

Em abril de 1912 são iniciados os trabalhos de construção da nova estação da EFOM, já então conhecida como Rede Mineira de Viação, pelo então diretor, Carlos Euler.

Esses veículos alemães serviram ao público durante vários anos, até que graças à boa vontade do então prefeito de Belo Horizonte, Jorge Carone F.º, coadjuvado por Delane Costa Ribeiro, diretor do departamento de bondes e ônibus de Belo Horizonte e Dalton Vilela, que haviam acabado de suprimir os serviços desse tipo de transporte na capital, alguns veículos ainda em bom estado foram enviados para Lavras, em 20 de julho de 1963 nas comemorações do 95.º aniversário da elevação de Lavras a cidade, para substituírem os já irrecuperáveis bondes alemães.

Os veículos vindos de Belo Horizonte ainda eram relativamente novos e serviram mais alguns anos.

Reboque aberto de Lavras — 1910
Open Trailer for Lavras built in 1910

MACAÉ

Unidade da Federação: Rio de Janeiro
Latitude: 22° 22' 30" S
Longitude: 41° 71' 00" W
Altitude: 5 m
Área: 2.055 km²

1. Localização e história

O município de Macaé está situado na zona da baixada de Goitacazes, na margem direita, junto à foz do rio Macaé.

De um aldeamento de índios Guarulhos localizado até 1630, é que teve origem Macaé. Fazia parte da antiga capitania de São Tomé, concedida em 1536 a Pedro Goes e se estendia do rio Itabapoana até o rio Macaé.

Em 1619, uma vez extintas as capitanias foram elas doadas em sesmarias. Os seus donos ao chegarem ao local, em 11 de dezembro de 1632, já ali encontraram os jesuítas, que em 1630 haviam instalado a Fazenda dos Jesuítas de Macaé, com um engenho, um colégio e uma capela. Comentam alguns historiadores que daí surgiu a cidade.

Em 1695, o capitão Luiz de Barcelos Machado fundou a capela de Nossa Senhora do Desterro do Furado, que mais tarde foi elevada a freguesia.

Av. Rui Barbosa (antiga rua Direita) em Macae (foto cedida por Antonio Alvarez Parado) mais ou menos 1920
Rui Barbosa avenue (formerly Direita street) in Macaé

Início da rua Dr. Télio Barreto, esquina da praça Washington Luiz, por volta de 1924. Vê-se vários tipos de transporte: bonde a burro, caminhão de carga, automóvel, bicicleta e carroça (foto cedida por Antonio Alvarez Parada) — Macaé
Dr. Télio Barreto street, corner with Washington Luiz square, about 1924. We can see some types of transport: Horse tram, Freight auto-car, passenger auto a bicycle and a cart

Depois da expulsão dos jesuítas, em 1759, a localidade tomou novo impulso, com a ocupação por colonos das férteis terras deixadas pelos religiosos. Assim, surgiram novas fazendas e novos engenhos com elementos oriundos de Cabo Frio e de Campos, o que possibilitou a elevação da sede da localidade em vila, a 25 de janeiro de 1814.

Por alvará de 6 de maio de 1815, foi criada a freguesia, sob a invocação de São João Batista de Macaé, e finalmente a lei n.° 364, de 15 de abril de 1846, elevou-a à categoria de cidade.

O porto de Macaé (Imbetiba) chegou a ser o quinto do Brasil em importância, com mercadorias que iam e vinham por um canal artificial entre Macaé e Campos, construído em 1874.

Ao contrário de outras cidades que deveram seu progresso constante à construção da estrada de ferro, a cidade de Macaé sofreu com a instalação de um ramal da Estrada de Ferro Leopoldina em seu território, que açambarcou todo o movimento comercial, tornou o porto de Imbetiba quase inútil, diminuindo assim sua importância.

2. Bondes

Em 29 de novembro de 1871 a lei provincial n.° 1.626, autoriza a concessão de privilégio exclusivo à empresa contratada pela câmara municipal de Macaé, com o eng. Januário Cândido de Oliveira "para o estabelecimento de carris de ferro com tração **animalada (sic)** no município". No ano seguinte, em 24 de janeiro, deliberação provincial especifica que "tal privilégio refere-se ao estabelecimento na cidade e subúrbios de transporte de passageiros e cargas sobre carris de ferro puxados por animais". ([1])

1) Histórias da Velha Macaé — Antonio Alvarez Parada, págs. 94/95.

O decreto n.º 4.924, de 13 de abril de 1872 concede à "Companhia Ferro-Carril de Macaé, do eng. Januário Cândido de Oliveira e do barão da Póvoa de Varzim, autorização para funcionar e aprova os estatutos".

O capital da nova empresa era de 100:000$000

Em 29 de junho de 1872 começa a funcionar com os trilhos chegando apenas ao começo da rua do Colégio — meses depois até a base do morro de Sant'Ana — e destinando-se à praia do Forte, na ocasião denominada enseada da Concha.

Essa pequena linha de bondes a burro foi fundada exclusivamente para ligar o centro de Macaé à enseada da Concha, onde a empresa construiu um cais de madeira, com ponte mar a dentro, para atracação de seus navios. Por isso, em 19 de novembro de 1873, o decreto n.º 5.473 concede prazo até 26 de outubro do ano seguinte para a empresa realizar a construção de docas e outras obras na enseada.

No dia 25 de maio de 1874, é inaugurada a ponte de 100,32 m de comprimento, com 16 vãos, a ela atracando, às 10 h da manhã, todo embandeirado, o vapor "Alice".

3. Nova companhia

Através do decreto n.º 6.665, de 14 de agosto de 1877, a companhia cede os seus direitos à recém-fundada "Cia. Ferro-Carril de Macaé e Imbetiba" de propriedade do tenente-coronel Luiz Amado de Aguiar.

Mesmo assim ainda em 1878 o barão da Póvoa de Varzim era presidente da Ferro-Carril de Macaé, quando surge uma pendência entre a câmara municipal e a citada companhia, pela qual aquela comunica que, tendo caducado o privilégio concedido ao eng. Januário "houvesse quanto antes de fazer repor as ruas no seu estado primitivo, removendo trilhos, pedras e dormentes". Só em meados de 1879 com a compra oficializada da concessão pelo tenente-coronel Amado é que se acalmaram os ânimos.

Posteriormente, em 1882, com a ligação da estação da ferrovia Macaé a Campos e diversos pequenos ramais construídos, a sua extensão chegou a 6.140 m. [2]

O material rodante e de tração compunha-se de três carros de passageiros, dois de carga e 20 muares para puxá-los.

Em 1907, em vista do abandono em que se encontrava a linha, o serviço passou para a câmara municipal de Macaé, que o encampou (pois só em 1913 é que foi criada a prefeitura municipal). O presidente da câmara municipal representava o poder executivo. Passou então, a partir de 10 de fevereiro de 1907 a se chamar "Ferro-Carril Municipal Macaé e Imbetiba", e como serviço municipal permaneceu até a sua extinção. [3]

O traçado era o seguinte: iniciava-se no final da rua do Colégio (atual Dr. Télio Barreto). Descia por ela até atingir a atual praça Dr. Washington Luiz. Aí dobrava à direita e seguia pelo outro lado da referida praça, até atingir a rua direita (av. Rui Barbosa em nossos dias), por essa seguia até a praça Veríssimo de Melo, dobrando à esquerda, passando frente à Igreja de São João Batista até atingir a rua da Igualdade. Por esta seguia até a praia de Imbetiba, tendo o fim da linha na entrada das oficinas da então Leopoldina Railway. Havia uma variante que, da esquina da rua da Igualdade com a praça Veríssimo de Melo, ia em direção à rua da Praia (atual av. Presidente Sodré). Este trecho foi, nos últimos sete anos de serviço, usado em substituição ao percurso pela av. Rui Barbosa, quando esta foi calçada e dela retirados os trilhos. [4]

Conta o historiador Antonio Alvarez Parada em seu livro "Coisas e Gentes da Velha Macaé" à pág. 197: "Da estação de Parada saía até Imbetiba, o bondinho de burros, que durante muitos anos foi conduzido pelo velho Leopoldino. Bom e amável, desempenhava as suas funções o velhinho, fazendo "a crédito" o transporte dos conhecidos, em suma toda a população, e não raro, parando o bonde, já ocupado, à porta de um maioral qualquer, "esperando que fizesse a sua toilete para que o veículo prosseguisse a sua trajetória".

2) Relatório do Ministério da Agricultura para 1882.
3) Carta do historiador de Macaé, Antonio Alvarez Parada.
4) Carta do historiador de Macaé, Antonio Alvarez Parada.

Com a pouca procura advindo do abandono do porto de Imbetiba, a pequena linha de bondes entra em declínio na segunda década deste século, e por volta de 1932 é extinto o serviço de bondes.

COMPANHIA FERRO-CARRIL
MACAHÉ
— E —
IMBETIBA

Acção Nº

Do Valor de Rs. 200$000

Ao proprietario desta Acção do valor de Duzentos Mil Réis, competem todos os direitos e deveres que na qualidade de Accionista da Companhia FERRO-CARRIL MACAHÉ E IMBETIBA lhe são conferidos pelos respectivos Estatutos.

OS DIRECTORES:

PRESIDENTE,

SECRETARIO,

THESOUREIRO,

COMPANHIA FERRO-CARRIL MACAHÉ E IMBETIBA

Gentileza de Antonio Alvarez Parada

HISTÓRIAS DE BONDES

(1968)

Fernando Fortarel

Naquele anoitecer tempestuoso de 27 de março passado o último bonde "Santo Amaro" partiu das proximidades do Instituto Biológico, foi até o fim da linha e deu seu nobre destino de honesta e infatigável carripana. Alguns, no bonde (participaram dessa última viagem autoridades, engenheiros, jornalistas, funcionários da CMTC), pareciam emocionados. Houve alegria, ternura e tristeza, na cerimônia e nos discursos de encerramento da longa folha de serviços dos bondes paulistanos, por 68 anos sem parar, componentes desta paisagem urbana e deste ritmo acelerado de trabalho.

Era um final ditado pelo progresso e outro marco da nova capital, vigorosa em suas largas avenidas, logo mais atravessadas por baixo pelos primeiros carros do metrô. Mas era, sempre, um final melancólico, como todos os finais definitivos.

Entre os passageiros do último bonde se encontrava o eng. Mário Savelli, membro muito ativo da Sociedade Amigos da Cidade. Se estava emocionado não sei, mas sim, por certo, evocativo. Durante a viagem daquele último bonde, contou trechos das histórias dos primeiros. Foi instrutivo.

Pela primeira vez circulou bonde elétrico em São Paulo, a 7 de maio de 1900, movido a energia gerada por usina de vapor, situada na rua São Caetano. O carro, pioneiro, levou, em seu passeio inaugural, o presidente do Estado, conselheiro Rodrigues Alves, o vice, Domingos de Morais e Antonio Prado, então prefeito. De motorneiro funcionou nessa ocasião, Roberto Brown, "big-boss" da Light. E o itinerário foi este: do largo de São Bento, ruas Líbero Badaró e São João, rua do Seminário, Santa Ifigênia, Osório e alameda Barão do Limeira, com ponto final na chácara do Carvalho.

Essas e outras de bondes e de ônibus contou Savelli na última viagem. Depois, desceu daquele bonde, pensou que estava só, num gesto furtivo de carinho, deu pancadinhas amigáveis no carrão de Santo Amaro e disse num resmungo:

— Obrigado, velho.

MACEIÓ

Unidade da Federação: Alagoas
Latitude: 90° 40' 00" S — **Longitude:** 35° 44' 00" W
Altitude: 5 m — **Área:** 508 km²

1. Localização e história

A cidade de Maceió está localizada às margens do Oceano Atlântico e da lagoa Mundaú, que lhe emprestam uma das mais belas paisagens do Brasil.

O topônimo Maceió ao que parece vem do nome de um riacho que passava pela região, então chamado "Massayó".

O primeiro habitante do local, onde posteriormente nasceu a cidade, foi Manoel Antonio Duro, a quem Diego Soares, alcaide-mor de Santa Maria Madalena, doara uma sesmaria.

Quando da invasão holandesa ao Brasil, este ponto foi um dos mais visados, e só após muitas lutas é que aqueles foram expulsos. No local então foi montado um engenho de açúcar, mas até meados do século XVIII Maceió era somente um pequeno povoado pertencente à usina de açúcar.

Por alvará régio de 5 de dezembro de 1815, Maceió é elevado à categoria de vila, calculando-se então que a população era de cinco mil habitantes.

Em 16 de setembro de 1817 é criada a capitania de Alagoas, desmembrando-a do território de Pernambuco, sendo nomeado governador da nova capitania Sebastião Francisco de Melo e Póvoas, a quem o senado da Câmara pediu que elegesse Maceió como sede do governo. Mas o novo governador preferiu manter a sede na vila de Alagoas. Isto em 30 de janeiro de 1819.

Em 1833 o termo de Maceió era elevado à categoria de comarca, e finalmente a 16 de dezembro de 1839 é inaugurada a nova capital do Estado de Alagoas, Maceió.

A nova capital já era o centro econômico e político da vida da província, que sofreu inúmeros golpes políticos. Em 70 anos de autonomia administrativa (1817 a 1889), teve Maceió nada menos de 61 presidentes e outras tantas administrações interinas de vice-presidente.

2. Bondes

Em 1866, por iniciativa do presidente Graciliano Aristides do Prado Pimentel (que diga-se de passagem, ficou no cargo só durante dois meses e quatro dias...) se tentou solucionar o problema da viação pública, com um projeto na época revolucionário: autorizado pela Assembléia Legislativa Provincial é efetuado, com a Cia. Baiana de Navegação, um contrato para a instalação de um serviço de "tramways" entre Maceió, Jaraguá e Trapiche da Barra, pequeno povoado que havia se formado em um areal a cerca de 500 m, a oeste de Jaraguá.

Após bastante trabalho, o serviço pôde ser inaugurado festivamente, em 25 de março de 1868 até Jaraguá, tendo sido informado à Assembléia que em poucos dias o "tramway" chegaria ao Trapiche da Barra. Como todo o serviço da época, eram pequenos bondes, puxados por burros e trafegando sobre trilhos de bitola métrica.

Estação dos bondes em Maceió — 1910
Car house in Maceió

Maceió — Bebedouro — 1922

Avenida da Paz — Maceió — 1940

Em 1871, pelo decreto n.° 4.765 de 24 de julho, é transformada em "Cia. Alagoana de Trilhos Urbanos", que se destinava a promover e realizar melhoramentos materiais e "com especialidade em iluminação a gás e no estabelecimento de trilhos urbanos na capital da província das Alagoas."

Fazia parte de sua diretoria o conselheiro Joaquim Pereira de Faria, o barão de Carapebus e Cândido Rodrigues Ferreira. O capital da nova companhia era de 1.000:000$000.

Em 1888 já havia a extensão da linha de Jaraguá a Bebedouro, com 10 km de comprimento e puxados os bondes, fora da cidade, por pequenas locomotivas a vapor.

A concessionária conhecida como Catu-Cia. Alagoana de Trilhos Urbanos era dirigida por brasileiros e os alagoanos diziam que "não prestava e só os ingleses poderiam endireitar". (1)

Então, na segunda década deste século, como aconteceu à maioria das empresas tranviárias do Brasil, foi adquirida por uma companhia subsidiária da Light do Rio, de Pernambuco e de outros Estados, que a transformou em "Cia. Força e Luz do Nordeste do Brasil".

3. Eletrificação

Começou-se então a pensar na eletrificação das linhas. (Em 26 de julho de 1911, já havia sido fundada na cidade uma empresa de auto-ônibus.)

Em 12 de junho de 1914, finalmente, é inaugurado o serviço de bondes elétricos, em homenagem ao coronel Clodoaldo da Fonseca, pela passagem do seu segundo aniversário de governo.

O serviço consistia em uma linha de tração elétrica, entre a capital do Estado e Jaraguá, chegando até Pajussara.

1) Maceió — Craveiro Costa — Ed. José Olympio — 1939.

Bonde de Maceió sendo reformado nas oficinas de Leão & Cia — 1922
Maceió's tran in the work shops of Leão & Comp

Oficina e construção de carros de Leão & Cia — Maceió — 1922
Car builder and work shops of Leão & Comp

Foi um dia de muitas festas. O carro de luxo inaugural, conduzindo o governador, o intendente da capital, o vice-governador, os secretários de Estado e diretoria da companhia, presidente e demais membros do Conselho Municipal, percorreu a nova linha, cuja energia era fornecida pela usina de luz de propriedade dos capitalistas J. Bastos & Cia. e dirigida pelo engenheiro Raul Piado.

Em seguida foram ligados por bondes elétricos, os bairros de Levada e Jacutinga.

O rio Maceió, que dividia a cidade, foi cruzado por duas pontes, a dos Fonsecas e a do Poço, construídas às expensas do Estado, Alagoas Railway e Cia. Alagoana de Trilhos Urbanos.

Apesar desse progresso, no ano seguinte, em setembro de 1915, Antonio Machado, gerente da companhia de bondes, publicou o relatório anual da mesma, censurando o coronel Clodoaldo da Fonseca, "por ter obrigado à eletrificação do serviço nesta cidade".

4. Nova concessionária

Por volta de 1920, a firma Leão & Cia. adquire a maioria das ações da companhia Catu (como ainda se chamava) e inicia vários melhoramentos no sentido de servir ao público. Já então os bairros Levada, Poço, Pirajussara, Mangabeira e Bebedouro eram servidos por bondes elétricos. Foram aumentadas as viagens com novos carros motores.

Mas os serviços de bondes elétricos não progrediram junto com a cidade (ao que parece, Maceió foi a primeira cidade do Brasil a instalar telefones automáticos).

Ainda em 1921, um viajante, passando pela cidade, escreve: "Há bondes elétricos que servem com certa comodidade". [2]

Em Julho de 1928 é anunciada a venda da Catu ao comendador Gustavo Paiva, representando uma sociedade anônima, que comprou todas as ações pertencentes à família Leão.

Foi efetuada uma eleição da nova diretoria que ficou assim constituída: Gustavo Paiva, Mário Guimarães e Aristeu Teixeira.

Rua do Comércio — Maceió — 1940

2) Aspectos do Norte — J. Nieppe Silva — 1921 — pág. 11.

Rua do Comércio — Maceió — 1940

Trecho da Rua do Comércio — Maceió

Rua do Comércio — Maceió — 1940

Nem assim os serviços melhoraram. Diz um historiador: "nem num período nem em outro o serviço de bondes tem concorrido para o progresso da cidade. Os seus trilhos só chegam quando as ruas já estão povoadas, não facilitando a expansão". (3)

Em agosto de 1937 é inaugurada a nova linha do bairro do Farol.

Após a guerra, com o advento do automóvel, ônibus e caminhões e a crescente dificuldade em aquisição de peças e melhoramentos a companhia não mais aguentou sendo o serviço de bondes extinto em 1953.

3) Maceió — Creveiro Costa — José Olympio Ed. 1939.

O BONDE CAMARÃO

Anúncio no "O Estado de S. Paulo" — 22-5-1927
Os camarões e o guaraná espumante

Quem quiser ir à avenida
Das linhas a preferida
Daqueles que os corações
Trazem cheios de saudade
Tem que ir, contra a vontade
Num daqueles **camarões!**

A gurizada mais gosta
Dos outros, porque de costa
Para a gente que maldiz
Vai com a pequena à avenida
Gozar um pouco da vida
Que corre amena e feliz

Eu por mim, sou muito franco,
Viajo num qualquer banco
Seja de costas ou não,
Seja de lado ou de frente,
O principal é somente
Que eu pague meu duzentão ...

E tenha junto u'a mulata
Da cor dos tabletes Lacta
Me adoçando o coração
Com guaraná espumante!
O mais ... Que importa o restante?
Toca o bonde ... camarão!

MANAUS

Unidade da Federação: Amazonas
Latitude: 3° 08' 07" S
Altitude: 40,33 m

Longitude. 60° 01' 34" W
Área: 14.337 km²

1. Localização e história

Manaus está localizada na zona fisiográfica do rio Negro, à sua margem esquerda e seu nome é originário de uma tribo indígena que antigamente dominava esta região.

Não há uma data precisa e nem se pode credenciar alguém que tenha fundado a cidade. Alguns acreditam que foi Pedro Teixeira, sertanista que em 28 de outubro de 1637 teria por ali passado. Outros indicam seu lugar-tenente Pedro da Costa Favela como o fundador.

De qualquer modo é certo que na segunda metade do século XVII foi levado a termo um ensaio de colonização e povoamento da região.

Em 1699, o governador Coelho de Carvalho, a pedido do mesmo Pedro da Costa Favela, ordena a construção de uma fortaleza para resguardar a região do rio Negro. Essa fortaleza, chamada "Fortaleza de São José do Rio Negro", foi construída numa elevação a três léguas da foz do mesmo rio. Em torno dela nasceu e cresceu a cidade, primitivamente habitada na maioria por índios, graças ao auxílio dos religiosos carmelitas.

Plano inclinado — Manaus — 1900

Rua do Tesouro — Manaus — 1900

Rua Municipal (Álbum do Amazonas) — Manaus — 1900

Em meados do século XVIII a povoação, com pouco mais de 200 habitantes, foi chamada de Barra. Em 1783, a fortaleza é desarmada em vista de estar em estado inservível como defesa, e nesse local instalou-se o novo governo-sede da capitania em 1791. Era governador Lôbo d'Almado que, perdendo o título pouco depois, ocasionou a volta da sede da capitania a Barcelos em maio de 1799.

Em 29 de março de 1808, José Joaquim Vitório da Costa, novo governador da capitania, retorna a capital à Barra, tendo em 1833 sido elevada à categoria de cabeça de comarca, com a predicação de vila, recebendo o nome de Manaus.

Em 24 de outubro de 1848, por força da lei n.º 147, da Assembléia Provincial do Pará, foi elevada à categoria de cidade, com o nome de "Barra do Rio Negro".

Em 1850, é criada a província do Amazonas, desmembrando-a da do Pará e seu primeiro governador, João Batista de Figueiredo Tenreiro Aranha, a 4 de setembro de 1856 expede a lei n.º 68, na qual a cidade volta a se chamar "Cidade de Manaus".

Seu desenvolvimento efetivo deu-se no chamado "ciclo da borracha", após 1890, quando a cidade começou a sentir um progresso inusitado decorrente da procura do produto das seringueiras, abundantes na selva amazônica.

Iniciaram-se grandes obras públicas, como aterros, canalização de água, construção de pontes sobre os igarapés, abertura de larga avenida sobre um pântano aterrado, além de obras sutuosas como o teatro Amazonas, construído em 1891 e 1896, com colunatas, estatuetas e escadarias executadas por marmoristas europeus e suas decorações interiores, obras de mestres insignes, como De Angelis, Capranesi e Sílvio Centofani.

2. Bonde

Com todo esse desenvolvimento veio a necessidade de se colocar um meio de transporte à altura do progresso da cidade. A era dos bondes a burro estava no fim sem que a cidade tivesse meios de os colocar. Agora a novidade era o bonde elétrico e assim, já que Manaus foi a segunda cidade do Brasil, depois de Campos (RJ), a introduzir a eletricidade na iluminação pública, nada mais lógico do que se adotar o bonde elétrico.

Era então governador do Estado Eduardo Gonçalves Ribeiro, grande urbanista, que remodelava a cidade.

É promulgada, em 24 de agosto de 1895 a lei n.º 124, pela qual é efetuada concorrência pública para instalação dos bondes.

O vencedor da citada concorrência foi o eng. Frank Hirst Habbletwhite, que assina o contrato para construção das linhas, num total de 20 km, com uma subvenção anual de 200:000$000 no primeiro quinquênio, 160:000$000 no segundo e 120:000$000 no terceiro. Daí em diante cessava a subvenção. Previa-se, também, a possibilidade do concessionário poder aumentar os trilhos por mais 15 km. [1]

É formada então a empresa "Manaus Railway Company" que começa a instalação das linhas.

Em 24 de fevereiro de 1896 é efetuada uma inauguração provisória para experiência.

Em 1897, conforme relatório do governador Fileto Pires Ferreira, a companhia já construíra 16 km de linhas, possuindo 25 bondes para carga e dez para passageiros, tendo transportado 171.783 pessoas. O preço da passagem era de 250 réis. Para a movimentação dos bondes, que funcionavam das 5 h às 22 h, foi instalada uma usina hidrelétrica em um dos igarapés da cidade. [2]

3. Inauguração

Com grandes festejos populares é inaugurado o serviço oficialmente em 1.º de agosto de 1899.

Oficialmente Manaus foi a terceira cidade do Brasil a inaugurar os serviços de bondes elétricos, mas praticamente foi a segunda, como vimos acima.

1) Carta do Inst. Hist. Geog. do Amazonas, citando mensagem do governador, em 1-3-1896.
2) Idem Idem, citando relatório de 1898.

O serviço atendia plenamente à população e, no início deste século, já os bondes corriam ininterruptamente das 5 h às 24 h (3)

As linhas em tráfego eram estas:

Flores, com 24 viagens diárias; Plano Inclinado, com 39; Cachoeirinha, com 67; Circular, com 16 viagens nas duas linhas existentes e finalmente a linha Saudade com 52 viagens. (4)

O "Album do Amazonas" para 1901 nos conta:

"Os bondes, no decorrer do dia, são utilizados por necessidade, de manhã muito cedo e sobretudo depois do escurecer o são mais como recreio ou passatempo, por assim dizer obrigatório."

"Os do ponto terminal de Flores, mais distante da cidade, estão no primeiro destes casos. Flores é um local pitoresco, onde há magnifico banho de igarapé e restaurante, frutas da região à venda em abundância, caça morta etc. Frequentadíssimo principalmente aos domingos, é-o em geral, todas as manhãs, pois muita gente lá vai tomar banho e almoçar."

"Desce a noite e raro é o carro que passa vazio, leve o destino que levar, pois que em passeio apenas o tomam a maior parte das pessoas e a fim de respirarem a plenos pulmões o ar oxigenado dos campos e da floresta que eles atravessam numa velocidade, às vezes estonteadora." (5)

O Estado encampou o serviço de bondes em 24 de julho de 1902 e o repassou à firma "Travassos & Maranhão", que o transferiu para o eng. Antonio Lavandeyra.

Em 1908 é fundada a "Manaus Tramways and Light Co.", com concessão para luz e bondes elétricos durante 60 anos a partir de 27 de abril de 1908. Eram seus diretores: James Mitchell, G. M. Both; W. C. Burton e G. Watson.

Esta nova empresa absorve a antiga "Manaus Railway Co.", e seus concessionários e entra em atividade em 9 de junho de 1909.

Av. Municipal — Manaus — 1900

3) Album do Amazonas para 1901/1902
4) Carta do I.H.G.A. citando mens. gov. Silvério José Nery, para 1901
5) Album do Amazonas — 1901/1902

Ponte na av. Epaminondas — Manaus — 1900
Epaminondas bridge on the avenue

Av. Epaminondas (Album do Amazonas) — Manaus — 1900

Por essa época, o coronel Costa Tapajoz, superintendente municipal, publica as instruções que acompanham o decreto, proibindo cuspir e fumar nos bondes dos serviços elétricos. As multas cobradas aos infratores seriam revertidas em duas terças partes, para a Santa Casa de Misericórdia.

Em 1.° de setembro de 1914, é inaugurada a nova linha de bondes de Sena Madureira.

4. Tropeços

Aí advêem dois acontecimentos que começariam a corroer os alicerces dos serviços tranviários: 1.°) a Guerra Mundial de 1914/1918, que impediu a importação de material para os bondes e 2.°) ao começar a década de 20, a concorrência dos auto-ônibus. O bonde, que era considerado o transporte mais acessível, pelo baixo preço de sua tarifa, consequentemente não rendia nada à concessionária e sem possibilidade de ampliação, principalmente devido à primeira causa apontada, não teve mais lugar nas ruas da cidade.

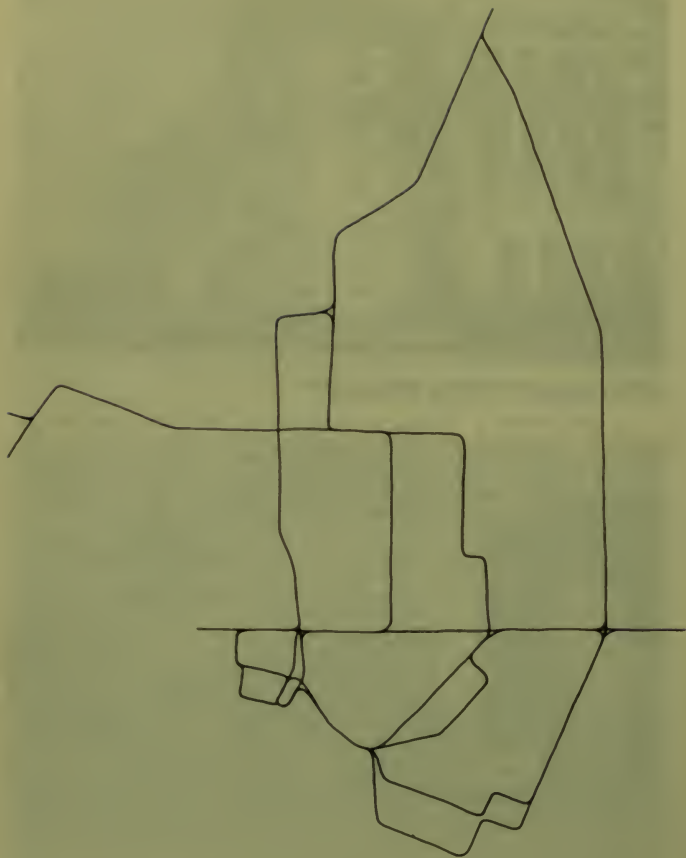
Ao fim da segunda grande guerra (1939/1945) os serviços decaíram tanto que em setembro de 1946, o presidente da República assina um decreto autorizando a intervenção federal na "Manaus Tramways" a fim de assegurar a normalidade dos serviços.

Em junho de 1947 foi extinta a intervenção também por decreto presidencial, mas a companhia estava numa situação de penúria.

Em 11 de fevereiro de 1950 a "Manaus Tramways" foi encampada, quando já eram obsoletas e insuficientes as usinas de produção de energia elétrica. Por esse motivo e por economia de energia, os serviços de bondes foram interrompidos. A "Serviços Elétricos do Estado", que encampou a Tramways, foi obrigada a paralisar totalmente a produção de energia elétrica para a cidade, que ficou às escuras por vários meses.

Bonde Brill da Manaus Railway Co. (foto na Biblioteca Pública Municipal de São Paulo) — Manaus — 1910
Brill's tram from Manaus Railway Co. (from a Post-Card in the Mario de Andrade public Library of São Paulo)

Teatro da Paz — Ao lado um bonde já reformado — Manaus — 1955
Paz theater in Manaus — In their side an electric tram

Foi então formada a "Cem-Cia. de Eletricidade de Manaus" que reorganizou os serviços de eletricidade e, em 1956, numa tentativa efêmera, coloca novamente os bondes em funcionamento. Porém havia somente nove bondes em tráfego e não existia possibilidade de compra de novo material e expansão de linhas. Além disso, a antiga companhia inglesa ainda lutava pela posse de sua concessão, o que motivou a extinção definitiva dos serviços de bondes de Manaus em 28 de fevereiro de 1957.

Traçado das linhas de bonde de Manaus

NATAL

Unidade da Federação: Rio Grande do Norte
Latitude: 5° 45' 54" S — **Longitude:** 35° 12' 04" W
Altitude: 31 m — **Área:** 172 km²

1. Localização e história

Natal está situada em uma zona de relevo pouco acentuado na costa leste do Estado. Suas praias são enfeitadas de dunas e pequenas colinas e belas enseadas protegidas por um cordão de recifes praieiros, junto à embocadura do rio Potengi.

João de Barro, o famoso autor das Décadas, recebeu como doação de D. João III terras no Brasil e se associando a Fernão Álvares de Andrade e Aires da Cunha, organizou uma expedição colonizadora. Seus dois filhos, Jerônimo e João, também tomavam parte, e em novembro de 1535 essa expedição, com cinco naus e cinco caravelas, 900 homens e mais de 100 cavalos deixou Portugal, chegando a Pernambuco em dezembro do mesmo ano, se encontrando com Duarte Coelho que o auxiliou em pesquisas do litoral.

Escritório da Empresa Força e Luz — Natal — Outubro 1913
Power and Light Co's office in Natal

Av. Tavares de Lyra e o obelisco. Ao fundo um bonde — Natal — Outubro de 1913
Tavares de Lyra avenue and the obelisk. In other plan an electric tram

A frota saiu pela costa rumo ao norte e foi fundear menos de 12 km acima do local onde seria futuramente criada a cidade de Natal.

Após muitas lutas com os índios Potiguares, que eram auxiliados pelos franceses e vários revezes que reduziram a expedição a cerca de 200 homens somente, abandonou o local sem efetuar a pretendida colonização.

Nova expedição sem êxito é tentada em 1555, até que em dezembro de 1597, sob o governo de Dom Francisco de Souza é finalmente organizada uma expedição composta de sete navios e cinco caravelas com o fito de fundar o forte e a cidade. A 700 m da Barra do Potengi é iniciada a construção do forte a 6 de janeiro de 1598, e foi chamado "Forte dos Reis Magos", que hoje, tombado pelo patrimônio histórico, é relíquia nacional.

Muitos dão como fundador da cidade Jerônimo de Albuquerque, outros dão a João Rodrigues Colaço essa distinção.

Em 1614 a pequena povoação possuía somente 12 casas e a igreja não possuía portas. Em 1633 uma armada holandesa, vinda de Recife, tomou o forte e, ocupando a povoação, denominou-a de Nova Amsterdã, e deu o nome de Keulen ao forte.

A ocupação durou até 1654, quando foram desalojados os holandeses. Em 1699 foi elevada a vila e em 1822 a cidade por Carta Imperial.

Com a instalação da Comissão de Obras do Porto, em 1892, houve grande impulso no progresso da cidade.

2. Bondes

Em 1884 é proposto, por João Avelino Pereira de Vasconcelos, um plano para construção de linhas para bondes. O presidente da província, Francisco de Paula Sales, assina a lei n.° 500, em 6 de março desse ano, concedendo "privilégio para João Avelino organizar um serviço de trilhos urbano, destinado à condução de passageiros e mercadorias, com carros movidos a vapor ou animais". [1]

O privilégio seria de 50 anos, sendo que se os trabalhos não tivessem se iniciado dali a quatro anos, caducaria o mesmo.

No artigo 2.° da referida lei, era mencionado o percurso futuro dos bondes.

Teria início nas proximidades dos armazéns da ferrovia Natal a Nova Cruz, percorrendo a rua do Comércio, no bairro da Ribeira, voltando pela rua paralela a esta pelo lado da nascente, seguia para o bairro alto pela rua da Conceição, praça da Alegria e terminava na rua Nova no lugar denominado Quitanda.

Por motivos óbvios a empreitada não se realizou e a cidade esperou mais alguns anos para ter o tão necessário meio de locomoção.

Novo privilégio sem resultados é concedido em fins de 1890, por decreto de 6 de novembro, ao cidadão Angelo Roscelli.

A partir do início do século XX, com a construção acelerada do novo porto, dá-se o povoamento da zona norte a leste da Ribeira, Rocas, Areial e Montagem.

O sonho dos dois empreendedores acima só foi concretizado em 1908, em uma grande reunião que se realizou em 19 de janeiro, na Associação Comercial, convocada pelo governador Alberto Maranhão, quando foi resolvida a fundação de uma companhia ferro-carril.

Foram imediatamente subscritos 2/3 do capital, sendo nomeados incorporadores Manuel Calistrato, Olimpio Tavares, João Galvão e Angelo Roscelli.

Chamou-se "Cia. Ferro-Carril de Natal" e tratava-se de uma sociedade anônima com a seguinte diretoria: presidente, Romualdo Galvão; gerente, Auteliano Clementino de Medeiros; tesoureiro, Afonso Barata. O conselho fiscal era composto dos seguintes membros: Manoel Dantas, José Calistrato Carrilho de Vasconcelos, Francisco Gomes Vale Miranda, tendo os seguintes suplentes: Francisco Cascudo e Pio Barreto.

A sede da ferro-carril era na rua Dr. Barata esquina com a travessa Aureliano de Medeiros. [2]

3. Início dos trabalhos — Inauguração

Em junho de 1908 iniciaram-se os trabalhos de assentamento dos trilhos. O eng. Sá Barreto, comissionado pela Ferro-Carril de Natal, efetuou a compra do material rodante. Quando se inaugurou o serviço de bondes elétricos em Belém do Pará a 15 de agosto de 1907, os pequenos bondes a burro foram vendidos para Natal, assim como alguns burros ao preço de 250$000 cada. Em meados de 1908 chegou o material em Natal.

A inauguração dos serviços foi marcada para 7 de setembro de 1908, no primeiro trecho da rua Dr. Barata à praça Padre João Maria. Inauguração festiva, na qual tomaram parte altas autoridades como o governador Alberto Maranhão, o senador Ferreira Chaves, o deputado Juvenal Lamartine e o presidente da Intendência Municipal, Joaquim Manuel Teixeira de Moura.

Os dois bondes inaugurais, a passo lento, recebiam os aplausos da população. O jornal "A República" comentava: "As autoridades inauguraram a Ferro-Carril, tomando lugar nos dois carros que percorreram a linha pela primeira vez, entre alas de povo que aclamavam esse grande melhoramento da nossa capital".

1) História da Cidade de Natal — Luiz da Câmara Cascudo — Prefeitura Municipal — 1949 — pág. 256.
2) História da Cidade de Natal — Luiz da Câmara Cascudo — Prefeitura Municipal — 1949.

O preço da passagem então estipulado foi de 100 réis, e o horário estabelecido era das 6,15 h da manhã até 9,50 h da noite.

Com o pequeno progresso da companhia, foi possível em 8 de outubro inaugurar a linha para a av. Hermes da Fonseca.

4. Eletrificação

A vida dos bondes a burro em Natal foi rápida, pois em 1910 começaram os estudos para instalação de bondes elétricos. Para esse fim, a "Empresa de Melhoramentos de Natal, Vale Miranda & Domingos Barros" contratou com a municipalidade o empreendimento, mediante empréstimo externo da França, no valor de 4.214:274$830.

Um ano depois, no dia 2 de outubro de 1911, são inaugurados, com as mesmas solenidades, os serviços de bondes elétricos na cidade de Natal.

O progresso foi notável e as linhas começaram a se estender: em novembro de 1911 inaugura-se a linha para o Alecrim; em agosto de 1912 os bondes chegam a Petrópolis. Em agosto de 1913 inaugura-se nova linha, que partindo da av. Rio Branco chegava ao Tirol e em 1.º de fevereiro de 1915 à Praia de Areia Preta.

Infelizmente aí parou o progresso da companhia com o distrato da sociedade Vale Miranda & Barros. O serviço de Viação Urbana passou para a Empresa de Tração Força e Luz, que se desinteressando pelo empreendimento, relegou o serviço de bondes a um segundo plano, tornando-o deplorável.

Em março de 1917 é proposta, em São Paulo, uma hipoteca sobre os bens da empresa de Tração Força e Luz. A secretaria do governo do Estado faz publicar a seguinte nota: "A hipoteca feita pela ETFL para garantir o empréstimo realizado em São Paulo não afeta os direitos do Estado sobre a inalienabilidade dos bens de exclusiva propriedade do Estado, conforme os termos precisos e insofismáveis do contrato celebrado entre aquela companhia e o governo".

Um viajante passando por Natal, em 1920, comenta o seguinte:

"Em Natal já existem luz e bondes elétricos. Estes, porém, como os da Paraíba são em número de três e chamam-se 'rapa-cocos' graças ao rumor que fazem. Os veículos empacam à miúde, pregando adoráveis peças aos viajantes, principalmente aos que se abalançam a ir contemplar os panoramas lindos de fato que se descortinam nos bairros do Tirol e de Petrópolis e no caminho dos quais já se observam vivendas ostentando certa nota de conforto e arquitetura." (3)

As reclamações eram constantes mas a companhia não as atendia, chegando a ponto de em 1920 o governador mandar executar judicialmente a companhia concessionária, tendo o gerente alegado falta de recursos, abandonando a empresa, que ficou paralisada por cerca de dois anos. Houve intervenção, quando recomeçaram os trabalhos em 14 de setembro de 1923 precariamente.

Em agosto de 1927, a Repartição dos Serviços Urbanos da prefeitura municipal recebe e põe em tráfego novos bondes elétricos importados naquele ano.

Em outubro de 1930, o governo entregou esses serviços às Empresas Elétricas Brasileiras, que os manteve até a sua extinção em 1960.

3) Aspectos do Norte — J. Niepce Silva — 1921

ANUÁRIO FLUMINENSE
Almanaque Histórico da Cidade do Rio de Janeiro para 1901

Pág. 25 — Com os Bolinas — Sob esta epígrafe, a Gazeta de Notícias, de 22 de janeiro de 1900, publicou com aplausos ilimitados, uma circular do diretor da EFCB sobre... bolinagem!

Achamos muito impróprio do critério e da seriedade de um alto funcionário — 1.°) dar publicidade a uma medida de ordem policial muito especial, medida que só deveria ser reservadamente levada ao espírito dos chefes de trem sem aparato que é vergonhoso; 2.°) da consagração oficial a um termo de gíria cuja expressão não é definida e nunca passará de coisa vaga.

Enfim, como já vimos em bondes da Cia. Ferro-Carril Carioca, o letreiro "É PROIBIDO PÔR OS PÉS SOBRE OS BANCOS", não é muito que surja por aí alguma circular da Central ou de qualquer empresa de transporte, recomendando vigilância sobre os passageiros que metem os dedos no nariz...

NITERÓI

Unidade da Federação: Rio de Janeiro
Latitude 22° 53' 46" S
Longitude 43° 07' 13" W
Altitude 2,5 m
Área 134 km²

1. Localização e história

A cidade de Niterói está situada à margem oriental da baía de Guanabara a SE do território fluminense, localizada em frente à cidade do Rio de Janeiro da qual dista em linha reta, 6 km por via marítima

Os tamoios eram seus primitivos habitantes que lutavam pela posse de suas terras já em janeiro de 1502 quando uma expedição organizada por André Gonçalves aportou na Guanabara, julgando ancorar na foz de um grande rio a que deu o nome de Janeiro, que fora o mês da descoberta

Mais tarde, Martim Afonso de Souza recebeu como legado as terras marginais da Guanabara e graças à ajuda preciosa do cacique Araribóia aliada ao heroísmo de Estácio e Mem de Sá, que conseguiram desalojar os expedicionários estrangeiros que ali haviam fundado a "França Antártida", foi possível tornar realidade a fundação de uma sesmaria, na encosta do morro de São Lourenço foram construídas as primitivas choupanas e uma pequena capela, que depois foi substituída por uma igrejinha em 1767 e esta é o prin-

Bonde a burro — Niterói — 1900
Horse car in Niterói

Primeiros bondes elétricos — Niterói — 1911
One of the first electric trams in Niterói

cipal monumento histórico da cidade, incorporada que está ao Patrimônio Histórico. A cultura da cana-de-açúcar foi um dos motivos do progresso, quando apareceram numerosos engenhos. Mas a proximidade do Rio de Janeiro, onde se centralizava todo o comércio necessário à comercialização do produto, impediu maior expansão.

Em 1819 foi-lhe conferido o título de Vila Real de Praia Grande. Em 12 de agosto de 1834 é criado o município neutro de Rio de Janeiro; a antiga Vila Real da Praia Grande se torna capital do novo Estado, sendo elevada a cidade no ano seguinte. Aí, então, recebe a denominação de Niterói, em 26 de março de 1835, pela lei n.° 6. A origem do nome Niterói é meio incerta, mas presume-se que é de origem tupi, significando "água escondida, ou abrigada".

Sua industrialização teve início em meados do século XIX, por iniciativa do então Visconde de Mauá, que com seu infatigável espírito empreendedor lhe deu notável impulso. Em 1857 ali já se fabricavam peças de artilharia, barcos a vapor, pontes, pequenas embarcações e mais tarde navios de guerra.

2. **Transporte coletivo — bondes**

As diligências, como meio de transporte urbano, começaram em meados do século XIX. Em 1864, havia duas linhas, uma para o Barreto e outra para Icarahy, da firma Vila Real & Cia. Posteriormente outra firma estabeleceu nova linha para São Gonçalo, cujos carros partiam três vezes por semana dos pontos.

Pelo decreto n.° 2.017, de 9 de setembro de 1871, o governo concede isenção de direitos alfandegários para uma companhia que pretendia explorar os carris urbanos, chamada "Ferro-Carril Nictheroyense". O decreto n.° 4.748, de 28 de junho de 1871, autoriza o funcionamento e aprova os estatutos, com o seguinte teor:

"Esta companhia que se denominará Ferro-Carril Nictheroyense e durará 20 anos tem por fim estabelecer o serviço de transporte para passageiros e cargas por meio de um ferro-carril, em carros puxados por animais, na cidade de Niterói e seus subúrbios e a vapor no ramal de São Gonçalo e seu prolongamento, na forma do contrato celebrado

Niterói — 1910

Album do Estado do Rio de Janeiro — Niterói — 1922

com a província do Rio de Janeiro a 27 de janeiro e 3 de março de 1871. Capital: 1 500:000$000 — presidente da diretoria: tenente coronel João Frederico Russel."

Em 29 de outubro de 1871 inauguram-se os novos serviços pela primeira linha, que seguia de São Domingos para o morro do Cavalão, passando pelo Ingá e Icaraí, com 3.903 m de extensão [1] (Essa concessão havia sido inicialmente dada ao coronel João Russell e Américo de Castro.)

1) Relatório do Ministério da Agricultura para 1872 — pág. 129

Em 8 de dezembro é inaugurada a segunda linha de São Domingos, que seguia pelas ruas de Cima (General Osório), Fresca (Passo da Pátria), dos Banhos (Pres. Domiciano), Fonte (Pres. Pedreira), Praia de Icaraí, Constituição e Souza, com 2.437 m de extensão.

A terceira linha, inaugurada em 10 de março de 1872, ligava Niterói ao Barreto chegando ao largo das Baratas, com extensão de 3.300 m.

Nesse mesmo ano a Cia. Ferro-Carril de Niterói contratou com o presidente da província a construção da primeira seção da Estrada de Ferro de Niterói a Campos, com um ramal para Vila Nova, que depois foi incorporada à Estrada de Ferro Leopoldina.

Em 18 de março de 1873, o tráfego ia até o largo do Mamão; em 1876 outra linha chegava ao largo do Quartel. [2]

Pouco depois a companhia passa para outro concessionário, o comendador Domingos Moutinho. Continua o progresso com a inauguração em 1877 das linhas do Ingá em 11 de novembro e as de Santa Rosa e da Ponte de Niterói à de São Domingos pela rua da Praia, na mesma época.

As passagens eram cobradas à razão de $ 200 réis.

3. Material rodante e curiosidades

Em 1882, a extensão total das linhas atingia 23.634 m, afora 5.855 m de desvios. Os trilhos de meia-cana, tipo Vignole, tinham a bitola de 1,05 m. O material rodante se compunha de 16 carros grandes e 19 pequenos para passageiros, dois mistos para carga e passageiros e três vagões para carga.

Em 1883, o citado comendador Moutinho transfere o contrato para a "Cia. Carris Urbanos de Niterói", que inaugura a linha da Ponta d'Areia; em 8 de março e a 19 de agosto do mesmo ano a do Fonseca e até o fim a da Alameda no dia 7 de setembro.

As brigas e discussões entre os cocheiros eram constantes, como nos conta em um artigo publicado no jornal "O Estado", o articulista J. de Moraes: "Os bondes do tipo arcaico, pequenos, puxados por uma parelha de animais velhos e trôpegos faziam, morosamente, a comunicação entre o centro da cidade e os arrabaldes".

"Viajar neles era um verdadeiro suplício."

"Algumas linhas eram simples e por isso tinham desvios. Às vezes por impaciência de um dos cocheiros os dois bondes avançavam. Encontravam-se no meio da linha e começava o diálogo já de todos conhecido e decorado: Volte! Volte Você! Você é que está mais perto do desvio! Mas você não devia ter avançado! E quando a questão não era resolvida a murros e pontapés, o menos desagradável para os passagerios era esperar 15 min a 20 min além dos 40 min do trajeto, para que um dos cocheiros se decidisse a mudar os animais e retornar ao desvio." [3]

À noite, por deficiência de iluminação, tanto das ruas, como dos veículos, os cocheiros usavam apitos longos e monótonos para anunciar aos outros possíveis veículos a sua aproximação e consequente espera no desvio. Aquele que apitava antes tinha a primazia na entrada da linha.

Em um grande edifício entre as ruas Marechal Deodoro e Marquês de Caxias, se localizavam as cocheiras e depósito dos carros.

A linha do Barreto foi prolongada até o largo do Barreto, em 16 de junho de 1872, e prolongada daí até Neves em 11 de outubro de 1885.

2) Notas para a História de Niterói — José Mattoso Maia — 1935.
3) A história de Niterói — Antonio F. Almeida. D. Oficial — 1935.

Em frente à antiga estação das barcas (foto de Carlheinz Hahmann) — Niterói — 1948
In front of the old Ferry's station

Estação das barcas em Niterói (destruída em 1959). Bonde da linha Canto do Rio (foto de Carlheinz Hahmann) — 1948
Ferry's station in Niterói (destroied in 1959). Tramway from Canto do Rio line

4. Cia. Cantareira

A Empresa Carris Urbanos logo foi absorvida pela "Empresa de Obras Públicas do Brasil", que incorporou, em 1892 a Cia. Cantareira, que abastecia a cidade com água potável e movimentava as barcas entre Niterói e a cidade do Rio de Janeiro, então capital federal.

A Cia. Cantareira foi fundada em 1890 com o nome de Cia. Cantareira e Viação Fluminense, para explorar os serviços de água e viação urbana de Niterói e navegação. A companhia foi à falência depois da revolta de 1893/1894 e seu acervo foi adjudicado ao Banco do Brasil. Depois foi adquirido pelos irmãos Nogueira de Carvalho e Visconde de Moraes.

Em 1902, o governo do Estado (Quintino Bocaiúva) prorrogou o prazo do contrato, com a obrigação de a Cia. Cantareira prolongar as linhas para o Viradouro, Canto do Rio e Cubango, tendo se realizado a 1.° de dezembro de 1903 a inauguração, já sob a administração do Visconde de Moraes.

Este conseguiu do presidente Nilo Peçanha, o decreto n.° 934, de 10 de outubro de 1905, que autorizava a transformação da tração animada para a elétrica.

5. Tração elétrica

São iniciados os trabalhos de instalação e a 31 de outubro de 1906 com a alegria do povo são inaugurados os novos bondes elétricos, com a linha da cidade a Icaraí. Estiveram presentes à inauguração o presidente da República, conselheiro Rodrigues Alves, o presidente do Estado, Nilo Peçanha, e muitas personalidades, além do povo. Terminada a inauguração foi oferecido às autoridades presentes um lauto jantar a bordo da barca "Segunda".

Até 1.° de julho de 1907 estavam todas as linhas eletrificadas, com exceção da do Fonseca. Com a inauguração a 7 de agosto de 1908 dessa linha, ficou concluída a subs-

Foto de Carlheinz Hahmann — Niterói — 1948

tituição da tração animal pela elétrica

Os antigos bondes a burro ainda em bom estado foram cedidos à cidade de Vitória, no Espírito Santo, que ali os instalou (vide história de Vitória)

Restaram para concluir as novas linhas de Cubango ao Fonseca, de São Domingos ao Gragoatá, e de Neves a São Gonçalo

A de Neves foi inaugurada em 21 de abril de 1907 A do Gragoatá foi inaugurada em 20 de fevereiro de 1909; a de São Gonçalo a 25 de agosto de 1910 a do Saco de São Francisco em 12 de outubro seguinte, a do Cubango/Fonseca em 5 de março de 1911 (Note-se que a de São Gonçalo foi apenas uma pequena parte, pois continuou com tração a vapor e depois com litorinas a gasolina.)

Foto em Santa Rosa de Carlheinz Hahmann — Niterói — 1948

6. Material rodante/eletrificação para São Gonçalo

"Em princípio de 1913 era este o acervo da Cia Cantareira na seção carris

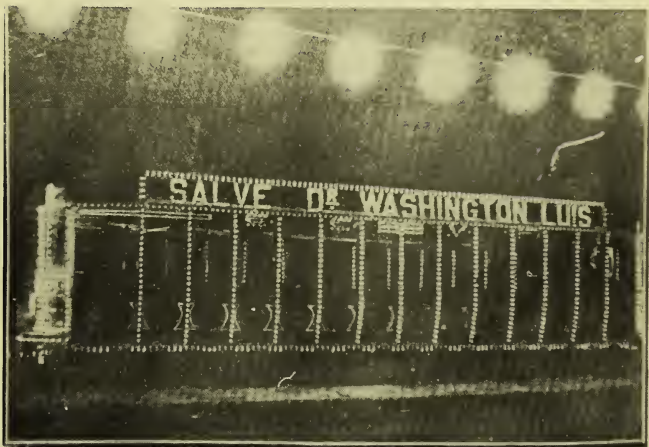
Bondes para passageiros	seis carros motores de 13 bancos com 52 lugares	
	[illegible] carros reboques com dez bancos e 40 lugares	
Bondes para cargas	cinco vagões motores tipo gôndola de oito rodas	
	um vagão fechado para bagagem com oito rodas	
	um vagão motor equipado com guindaste para 3 t	
Linhas em tráfego	Saco de São Francisco	3 seções
	Cubango	2 seções
	Neves	2 seções
	Sta. Rosa Viradouro	2 seções
	São Gonçalo	5 seções

(Cada seção 100 réis)

Em abril de 1923 é inaugurado um serviço de auto-ônibus que iria do ponto das barcas ao Canto do Rio e vice-versa. Aos domingos esse serviço se estenderia até São Francisco. (Era o início da concorrência.)

No gabinete do secretário de Obras Públicas do Estado do Rio de Janeiro, Pio Borges, é assinado, em fevereiro de 1924, o contrato entre o governo fluminense e a Cia. Cantareira relativo à eletrificação do Tramway Rural de São Gonçalo, nos trechos compreendidos entre a sede do município e Alcântara-Neves e Alcântara-Prolongamentos, com 12 km. Nessa época a tração era com litorinas a gasolina (vide São Gonçalo).

Finalmente a 5 de julho de 1924 é inaugurada a eletrificação até São Gonçalo e em 5 de julho de 1925 a linha de São Gonçalo a Alcântara. ([4]) Esta seção era chamada "Viação Férrea de Niterói", pois era linha suburbana, sujeita aos ditames da legislação federal.

Nessa época possuía a Cia. Cantareira para o serviço urbano, 103 carros motores, 66 carros-reboque e 23 carros-reboque mistos.

Bonde da Cia. Cantareira decorado quando da visita de Washington Luiz, presidente da República em Niterói — 1926
Tram from Cantareira Company, decorated during a visit of the Presidente Washington Luiz, in 1926

Em junho de 1941, o governo do Estado do Rio de Janeiro foi autorizado, por decreto-lei do então interventor federal, a rever, por intermédio da Secretaria da Viação e Obras, o contrato celebrado com a Cia. Cantareira e Viação Fluminense, relativo ao serviço de bondes nos municípios de Niterói e São Gonçalo.

Foi renovado o contrato em julho desse mesmo ano, ficando a concessionária obrigada a construir, entre outros melhoramentos, uma linha para a estação da Leopoldina Railway e Mercado Municipal. A nova linha ligaria a rua Barão do Amazonas com a rua Benjamin Constant, passando pela av. Jansen de Melo, no trecho compreendido entre aquelas duas vias públicas e onde se achavam localizados o Mercado e a Estação.

4) O município de Niterói — José Mattoso Maia — Ed. Jornal do Comércio — Rio de Janeiro — 1941.

Protótipo de bonde fechado (foto de arquivo de Waldemar Sampaio) — Niterói — 21.4.1951
Prototype of a closed car in Niterói

Em janeiro de 1945, cumprindo obrigação contratual, começaram a circular em Niterói os primeiros bondes do novo tipo, aprovado pela Secretaria de Obras e Viação Pública do Estado do Rio de Janeiro que, de acordo com o desejo da interventoria federal, planejou reformas para aquele meio de transporte.

Eram carros fechados, dos quais em julho de 1943 havia sido construído e aprovado um protótipo para experiência. O pagamento da passagem pelo passageiro era feito no meio do veículo, adotando o que se chamava então nos Estados Unidos como "pay as you pass", ou seja, pague ao passar. As portas se abriam ou fechavam automaticamente por ar comprimido, funcionando com o ar do compressor do freio, o que significava que só poderiam ser abertas quando o carro estivesse parado, evitando-se desse modo, o perigo dos pingentes.

No mês seguinte ficaria pronto o primeiro reboque do mesmo modelo que seria ligado ao novo carro.

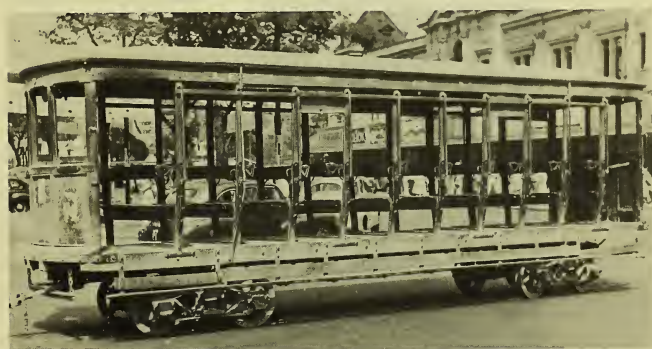
A primeira composição foi lançada na linha "Largo do Moura", atendendo a uma zona muito movimentada.

Estavam em construção nessa época mais cinco composições idênticas.

7. Serve — Trólebus

Em 1953, a Cia. Cantareira foi adquirida pelo grupo Carreteiro e a seção de bondes não interessou, o que motivou a criação de uma empresa estatal, sob a sigla Serve-Serviço de Viação de Niterói a São Gonçalo, que era mantida pelo governo estadual. Inicialmente constava nos bondes a sigla SVNSG, logo depois alterada para Serve.

Um dos primeiros estudos da Serve foi a instalação dos serviços de trólebus, para auxiliar o já deficiente serviço de bondes, que como mencionamos anteriormente estavam sem possibilidades de importar peças de reposição e motores, o que ia tornando pouco a pouco o material obsoleto. (O confisco cambial impedia esse tipo de importação.)

Bonde fechado. As letras ao lado são SVNSG (Serviço de Viação Niterói a São Gonçalo (foto de Carlheinz Hahmann) — Niterói — 1953
Closed Car — The symbol at the side menas: SVNSG

Reboque de bonde em Niterói. Já ostenta a sigla Serve - Serviço de Viação de Niterói a São Gonçalo (foto de Waldemar Sampaio) 21-8-1954
Trailler of a Niteroi's tram. We can see the symbol Serve, in the trailler's side

As obras para instalação da rede para os trólebus começaram em agosto de 1953, e foram projetadas nove linhas, com a extensão de 81 km.

Inicialmente foram instalados 38 km de rede bifiliar, sistema flexível, inclusive a rede aérea da garagem. A tensão era de 600 V. Foram adquiridos 45 veículos, italianos, marca Vetra, de segunda mão.

Os trólebus começaram a funcionar em 21 de novembro de 1953, mas basicamente os mesmos problemas que levaram à desativação do sistema no Rio de Janeiro, ocorreram em Niterói. Assim, eram frequentes as interrupções no fornecimento de energia elétrica, causando congestionamentos.

Também as ruas de Niterói, estreitas e com calçamento irregular, não permitiam uma adequada operação dos veículos.

A fixação da rede aérea como no Rio de Janeiro, era pelo sistema flexível, o qual não permitia alta velocidade, sendo comum os desligamentos das alavancas.

Em 1959, o povo, revoltado pelo mau serviço prestado pelas barcas Rio-Niterói, do grupo Carreteiro, promove um quebra-quebra monstro, destruindo e incendiando a estação das barcas, saqueando as casas da família Carreteiro e destruindo alguns bondes e trólebus que se achavam nas ruas próximas. Isso ainda mais acelerou a desativação dos bondes, já em número reduzidíssimo.

Em agosto de 1964, corre o último bonde em Niterói, mas os trólebus ainda funcionavam apesar da pressão contra eles. Trabalharam mais três anos, quando sob vários pretextos não explicáveis foram extintos em 10 de novembro de 1967, deixando o campo enfim livre para os empresários de ônibus a diesel.

Niterói — Trolebus — 1955

Trólebus na cidade — Niterói — 1955

ANÚNCIOS EM BONDES

Os anúncios em bondes também se incorporaram à vida da cidade. Havia alguns que caíram na simpatia do povo, se tornando inclusive tema para marchinhas de carnaval, principalmente no Rio de Janeiro.

O mais famoso porém é um de autoria de Ernesto de Souza, farmacêutico, teatrólogo, músico e compositor, que nasceu no Rio de Janeiro na antiga rua do Hospício e morreu em 1928. Quem não se lembra de ter visto estes versos em todos os bondes e até em ônibus?

"Veja, ilustre passageiro,
O belo tipo faceiro
Que o senhor tem a seu lado.
E no entanto, acredite,
Quase morreu de bronquite
Salvou-o o Rum Creosotado."

Outro em versos, não tão famoso como este, que muito se via nos bondes em São Paulo era assim:

"Esse nervoso irritante
Que não o larga um instante
Bem pode ser de sua vista,
Por que a um oculista não corre,
E a um óculos não recorre
Da casa "A Especialista"?"

Em vários bondes via-se dois grandes olhos e por baixo esta legenda "assim como me vê, são vistos todos os anúncios neste bonde Companhia dos anúncios em bondes". Era uma empresa especializada em anúncios em bondes de todo o Brasil. Sua sede era em São Paulo, na rua do Carmo

Anuncio na revista "Ilustração Brasileira" n.º 55 de março de 1925

PARANAGUÁ

Unidade da Federação: Paraná
Latitude: 25° 31' 15" S
Altitude: 5 m

Longitude: 48° 30' 34" W
Área: 914 km²

1. Localização e história

O município está situado na zona fisiográfica do litoral do Estado do Paraná.

Paranaguá está diretamente ligada à febre do ouro que tomou conta do Brasil, em fins do século XVI e princípios do século XVII. Uma pequena povoação iniciada por volta de 1560 foi quem anunciou o descobrimento do metal, por volta de 1580. As jazidas de ouro na Serra Negra contribuíram para o aumento da população, que atingiu seu maior volume em 1640, quando aportou em Paranaguá Gabriel de Lara, que era governador militar da povoação e veio com atribuições para colonizar e defender o território.

O fundador da vila foi Eleodoro Ebano Pereira, capitão das Canoas de Guerra, segundo vários historiadores.

Em 9 de janeiro de 1649 é solenemente instalada a vila de Paranaguá e em vista do seu crescimento constante, em 1660 é elevada à categoria de capitania, sendo seu capitão-mor, o mesmo Gabriel de Lara, que faleceu em 1682.

Em 1767 inicia-se a construção de um forte na barra de Paranaguá e as obras foram concluídas em 28 de abril de 1789.

Com o desmembramento do Estado de São Paulo e consequentemente criação da província do Paraná, em 29 de agosto de 1853, os habitantes de Paranaguá através da câmara municipal, pleitearam a elevação da cidade à capital da nova província. Não o conseguiram visto que a lei já previa a instalação da capital em Curitiba.

Em vista de sua situação geográfica e sua situação como porta de entrada do Estado através do Atlântico, Paranaguá sempre exerceu papel de relevância nos destinos do Paraná e do Brasil.

Em fevereiro de 1885, com a inauguração da estrada de ferro ligando Paranaguá a Curitiba, empreendimento devido aos irmãos Rebouças e Teixeira Soares, a cidade teve ainda mais impulso.

Em 1902 é inaugurada a iluminação elétrica, em 1908 o serviço telefônico e em 1914 o abastecimento de água e coleta de esgotos.

No ano de 1934 foram construídas as docas do porto, com 450 m de cais acostável, tornando o porto de Paranaguá um dos melhores do Brasil.

2. Bondes

Em princípios de 1892 foi formada a "Empresa de Transportes de Paranaguá" que se propunha instalar um serviço de bondes a burro, ligando a cidade ao porto D. Pedro II e ao arrabalde do Rócio.

Esse empreendimento que representava um magnífico esforço de homens de boa vontade e confiantes no futuro de sua terra, teve seus trabalhos iniciados no dia 2 de abril de 1892.

Essa inauguração se deu nas vizinhanças do antigo colégio dos jesuítas (onde funcionava a alfândega de Paranaguá e é hoje o Museu de Arqueologia) próximo ao mercado municipal.

Conforme nos conta Hugo Pereira Corrêa, ilustre historiador em carta enviada, "era um dia de muito sol. O edifício estava ornamentado com bandeiras de várias nacionalidades e no seu pátio foi levantado um bonito pavilhão de folhagens, flores e galhardetes, tendo ao centro a bandeira nacional".

"No começo da linha, ao lado do pavilhão nacional, achava-se a estaca inaugural, guarnecida de flores. Estavam, ainda, dispostos alguns trilhos sobre dormentes. Ao largo do rio Itiberê, embarcações embandeiradas."

"A câmara municipal de Paranaguá, representada por todos os vereadores e tendo à sua frente o prefeito municipal e seus funcionários, as autoridades constituídas, os chefes de repartições, grande número de senhoras e senhores e o povo, aonde no local também estava a diretoria da Empresa de Transportes de Paranaguá, composta dos diretores tenente coronel Joaquim Mariano Ferreira, presidente; Alfredo dos Santos Correia, secretário; e João Eugênio Gonçalves Marques, gerente, teve início a solenidade com a bênção do vigário da paróquia padre Marcelo Anunziata."

"O prefeito João Guilherme Guimarães bateu a estaca simbólica, declarando inaugurada a construção da linha de bonde."

"Durante as solenidades, duas bandas de música abrilhantaram o ato e houve o estouro de foguetes partido das embarcações."

"Na ocasião discursaram o padre Anunziata, o juiz de Direito da Comarca, Barros Júnior, o então acadêmico de Direito José Henrique de Santa Rita e J. E. Gonçalves Marques, diretor da empresa." (1)

As obras correram céleres e já no mês de junho conseguia a empresa efetuar uma experiência, com uma pequena locomotiva Krauss & Cia. de Munchen & Linz, percorrendo

Bonde em Paranaguá (foto cedida por Hugo Pereira Corrêa)
Paranaguá's horse car

1) Carta de Hugo Pereira Corrêa

grande parte da linha, sendo saudada pela população.

Já então a companhia estava resolvida a adotar a tração a vapor, como opção para o serviço urbano.

3. Inauguração

Eis o dia 7 de dezembro de 1893, a data festiva para os paranaguenses.

Voltemos às notas de Hugo Pereira Corrêa: "Às 18 h do dia 7 de dezembro de 1893, após vários e prolongados apitos, a máquina a vapor partiu do largo do Mercado, rebocando dois carros, de bancos espaçosos e envernizados, com bambinelas de lona listrada, repleto de autoridades, senhoras e senhores e populares".

"Era a viagem inaugural para o Rócio. E o apitar da pequena locomotiva alemã, com a força efetiva de 20 cavalos, lá foi o primeiro comboio, cuspindo fagulhas, que dançavam no ar." [2]

O material rodante se compunha de duas locomotivas Krauss, três carros grandes para passageiros, quatro carros grandes e quatro menores para carga.

Alguns anos depois os pequenos bondes passaram a ser puxados por parelhas de burros, tendo as locomotivas funcionado em dias de maior movimento. Havia para a tração 33 muares.

Em 1912, conforme estatística, para uma despesa de 29:900$000 teve uma receita de 43:700$000; isso demonstra o bom rendimento da companhia.

Houve o assentamento de 1.425 m de linhas na cidade, e mais 4.528 m da cidade até a capela do Rócio, num total de 5.950 m inclusive desvios.

Em janeiro de 1912, Carlos Petit e Paulo Hauer adquirem a companhia de bondes de Paranaguá, propondo-se a reformar o material, ampliando as respectivas linhas. Novos bondes entraram em tráfego em fevereiro de 1913.

O traçado era o seguinte: da cidade ao arrabalde do Rócio, passando pelo porto D. Pedro II. O ponto inicial era na rua da Praia (hoje General Carneiro). As linhas também rasgavam as ruas 15 de Novembro, General Carneiro, Visconde de Nacar, Benjamin Constant, rua Prisciliano Corrêa até a antiga estação ferroviária. A nova empresa se propunha também estender suas linhas até Guaratuba.

Postal na Biblioteca Mário de Andrade — São Paulo — Paranaguá — 1915
Paranaguá in 1915, from a post-card in Mário de Andrade's public Library — São Paulo, Brazil

2) Hugo Pereira Corrêa — Carta enviada.

Não temos dados sobre a bitola das linhas que seria de 0.6 cm (a Cia Docas de Santos possuia serviço idêntico)

As pequenas locomotivas também eram muito usadas para transportar vagões com mercadorias para armazéns e estação ferroviária

Os pequenos bondes a burro serviram a população de Paranaguá até 1938, quando por imposição do progresso a companhia foi obrigada a encerrar seus trabalhos

PEDRO LEOPOLDO

Unidade da Federação: Minas Gerais
Latitude: 19° 37' 00" S — **Longitude:** 44° 02' 45" W
Altitude: 698 m — **Área:** 273 km²

1. Localização e história

O município está situado na zona metalúrgica do Estado de Minas Gerais, em terreno montanhoso, distando de Belo Horizonte 71 km por estrada de ferro.

Sua história é a mesma do município de Santa Luzia, do qual foi desmembrado.

Em 1692, remanescentes da bandeira de Borba Gato fundaram o primeiro núcleo, onde se originou a cidade de Santa Luzia, mas esta foi destruída por enchentes do rio das Velhas em 1695, ocasionando a mudança do local para a colina em frente.

Em seguida é construída uma capela com invocação à "Virgem Santa Luzia", que se tornou nome do povoado.

A descoberta de locais auríferos trouxe um progresso rápido para a nova localidade. O município foi criado pela lei provincial n.º 317, de 18 de março de 1847, constituído dos distritos de Santa Luzia, Matozinhos, Capim Branco, Pau Grosso, Jaboticatubas, Cachoeira Grande, Riacho Fundo e Lapinha.

Através da lei estadual n.º 843, de 7 de setembro de 1923, o município de Santa Luzia perde os distritos de Pedro Leopoldo (ex-Cachoeira Grande), Matozinhos, Capim Branco e Lapinha, que passam a integrar o novo município de Pedro Leopoldo. Foi instalado em 27 de janeiro de 1924 e criado o termo judiciário por lei estadual de 1925.

O nome Pedro Leopoldo vem do eng. Pedro Leopoldo da Silveira, chefe da seção de construção da Estrada de Ferro Central do Brasil, e estava à frente dos trabalhos quando foi construído o trecho até aquela localidade. Faleceu em 1894. A estação foi inaugurada em 19 de junho de 1895, com o nome de Cachoeira Grande, visto a estação se situar próximo a essa cachoeira no Ribeirão da Mata. Por força de lei municipal de 17 de julho de 1901, o distrito passa a se chamar Pedro Leopoldo, em homenagem ao distinto engenheiro. A estação da estrada de ferro, também passou, na época, a se chamar Pedro Leopoldo.

2. Bondes

A companhia de tecidos Cachoeira Grande foi a grande responsável pelo progresso da localidade. Era de propriedade do comendador Antonio Alves Pereira da Silva e Melo, depois transformada em Cia. Industrial de Belo Horizonte.

Essa mesma fábrica de tecidos instala, em 1907, uma pequena linha de bondes de tração animal, ligando a estação da Estrada de Ferro Central do Brasil à fábrica, para uso público e também privativo, com extensão de 1.200 m e um capital de 10:000$000.

De pequeno porte e quase que de uso exclusivo da grande indústria, tinha apenas dois empregados, um bonde para passageiros e dois para carga.

Mesmo assim a linha se manteve, servindo bem até 1930, quando foi extinta. (1)

1) Carta da Cia. Industrial Belo Horizonte — 3-9-1982.

Estação de Pedro Leopoldo, vendo-se ao lado o bonde a tração animal (foto do arquivo da Cia. Industrial Belo Horizonte) — 1911
Pedro Leopoldo's railway station and in the left side we can see the horse car — Photo from the Cia Industrial de Belo Horizonte

Bondes de Pelotas

Linha do Porto (pelas ruas 15 de Novembro e General Osório) — Partem os bondes de 20 min em 20 min, desde as 6,20 h da manhã até as 9,40 h da noite; regressando do Porto com o mesmo intervalo, desde as 6,40 h da manhã até as 10 h da noite.

Há também bondes extraordinários, partindo da rua General Osório às 9,50, 10,30, 11,10, 11,50, 12,30, 1,10, 1,50, 2,30, 3,10, 3,50, 4,30, 5,10, 5,50, 6,30, 7,10 e 7,50 h; regressando do Porto às 10,10, 10,50, 11,30, 12,10, 12,50, 1,30, 2,10, 2,50, 3,30, 4.10, 4,50, 5,30, 6,10, 6,50, 7,30 e 8,10 h.

Linha do Porto (pelas ruas 15 de Novembro e Félix da Cunha) — Partem os bondes aos 10,30 e 50 min, desde as 6,50 h da manhã até as 9,30 h da noite; regressando do Porto às mesmas horas, desde as 7,10 h da manhã até as 9,50 h da noite.

Há bondes extraordinários de 40 min em 40 min, aos 35, 15 e 55 min, desde as 8,35 h da manhã até as 7,55 h da noite; regressando do Porto desde as 8,55 h da manhã até as 8,15 h da noite.

Linha da Luz — Partem os bondes às 7, 8, 9, 10 e 11 h da manhã, e 2, 3, 4, 5, 6 e 7 h da tarde, regressando da Luz meia hora depois.

Linha do Parque — Há bondes de 40 min em 40 min, desde as 6,20 h da manhã até as 10,20 h da manhã, regressando do Parque das 7 h até as 11 h da manhã; depois partem de novo os bondes com o mesmo intervalo, desde as 12,40 h da tarde até as 8,40 h da noite, voltando do Parque desde 1,20 h da tarde até as 9,10 h da noite.

Linha do Fragata — Partem os bondes às 6,20 h e 7 h da manhã, às 5,20 h e 6 h da tarde, regressando do Fragata às 7 h e 7,40 h da manhã, 6 h e 6,40 h da tarde. Nos domingos há bondes mais seguidos.

Linha da Estrada de Ferro (pelas ruas 15 de Novembro e General Osório, simultaneamente) — Partida às 7,40, 7,45, 8,30 e 8,35 h da manhã; e 3,20, 3,30, 4,20 e 4,25 h da tarde. Volta às 8, 8,10, 8,50, 9 h da manhã e 3,50, 4, 4,35 e 4,45 h da tarde.

Passagens — 200 réis em todas as linhas; 400 réis na linha do Fragata.

Horário dos bondes a burro de Pelotas (Almanaque do Rio Grande do Sul) — 1908
Time-table of the horse-cars in Pelotas — 1908

PELOTAS

Unidade da Federação: Rio Grande do Sul
Latitude: 31° 45' 43" S
Altitude: 7 m

Longitude: 52° 21' 00" W
Área: 2 980 km²

1. Localização e história

Pelotas está situada na região sudeste do Estado, à margem esquerda do canal São Gonçalo, que une a lagoa dos Patos à Mirim.

O primeiro donatário das terras locais foi o coronel Tomaz Luiz Osório, em meados do século XVIII, que foi enforcado em 1768, por gravíssimo erro judicial. Em 1779 sua viúva vende as terras para o casal Isabel Francisca da Silva e o capitão-mor Manoel Bento da Rocha.

Então são instaladas fazendas de criação de gado, aproveitando os planos e férteis campos. Pouco depois tem expansão a indústria do charque, com o aparecimento do primeiro estabelecimento para esse fim, de propriedade do cearense José Pinto Martins, em 1780.

Porém só mesmo em 1812, por alvará de 7 de julho, é criada a freguesia de Pelotas, em terreno desmembrado de São Pedro do Rio Grande do Sul, ato este assinado pelo então príncipe regente.

Foi então levantada a primeira planta pelo piloto Maurício Inácio da Silveira.

Em 1820, é criada a primeira aula pública, destinada ao ensino dos meninos e em 1831, outra para meninas, porém ambas só passaram efetivamente a funcionar a partir de 1833.

A freguesia foi elevada à categoria de vila em 7 de dezembro de 1830 e instalada em 7 de abril de 1832. Em 27 de julho de 1835 torna-se cidade, pela lei n° 5, assinada por Antonio Rodrigues Fernandes Braga, presidente da província do Rio Grande.

Em meados do século XIX, a cidade se industrializa, e em 7 de junho de 1851 surge o primeiro jornal "O Pelotense", impresso em prelo de madeira, pelo seu proprietário e jornalista Cândido Augusto de Meo.

Nessa época a cidade foi chamada de "A Princesa do Sul", em versos de autoria de Antonio Soares da Silva, então estudando Direito em São Paulo.

O nome Pelotas vem de um barco de couro inteiriço de boi, adaptado em forma de cesto e servindo como um barquinho na passagem de um rio. (¹)

2. Bondes

Em 3 de setembro de 1870 é assinado entre o então presidente da província e o cidadão Domingos Rodrigues Cordeiro, um contrato para instalação de um serviço de bondes na cidade. Este a transferiu a uma nova companhia recém-fundada no Rio de Janeiro, denominada "Cia. Ferro-Carril e Cais de Pelotas". (Esta companhia teve os seus estatutos aprovados pelo decreto n° 4 967, de 22 de maio de 1872.)

É celebrado o novo contrato entre essa nova companhia e a mesma presidência em 8 de julho de 1872. Ambos os contratos foram aprovados pela lei provincial n° 881, de 5 de maio de 1873. (²)

1) Dicionário Etimológico da Língua Portuguesa — Antenor Nascentes — 1951
2) A Cidade de Pelotas — Luiz Osório — Ed. Globo, 1962

Após vários meses de trabalho na construção de vias, montagem de veículos etc., no dia 9 de novembro de 1873 dá-se a solene inauguração dos serviços de bondes. A primeira linha então inaugurada seguia pelas ruas Félix da Cunha, do Porto à estação Central, onde terminavam os trilhos.

A estação central acima mencionada se situava em um terreno fronteiro à praça Pedro II, e era um sobrado com frente ao norte pela rua de São Jerônimo.

Posteriormente, foi construída uma segunda estação na praça Constituição, em terreno arrendado da câmara. Essa estação era provida de estrebaria, depósito de carros e oficina de reparos.

Em sessão da Assembléia Geral, em 29 de julho de 1874, foram preenchidas duas vagas de diretores, com a eleição para esses cargos dos acionistas residentes em Pelotas, Manoel Lourenço do Nascimento e Simão de Porciúncula.

"Sob sua inspiração foi em 1874 construída uma segunda linha, com 780 m de percurso, pela rua São Miguel, da praça Pedro II à da Matriz." (3)

O material rodante constava de cinco carros de passageiros, 15 para cargas, 11 carroças grandes, cinco pequenos e, para movimentar esses veículos, 121 muares.

Pouco a pouco, a companhia ia sentindo a insuficiência de recursos, advindos da pequena receita auferida, chegando a 31 de janeiro de 1889 à falência, quando seus bens e direitos foram vendidos em hasta pública a uma nova companhia sob a denominação de "Zanotta & Cia.", sediada na cidade do Rio de Janeiro, com o capital de 540.000$000, representado por 2.700 ações no valor de 200$000 cada uma. O presidente da nova

Av. 20 de Setembro — À esquerda um dos bondes "Imperiais" (gentileza de Joaquim Figueiredo) — Pelotas — 1918
20th of September avenue. At left one double-decker's tram

entidade era o conde de Figueiredo, sendo gerente da empresa em Pelotas, o acionista Abel Barradas.

Os bondes a burro foram andando, tentando acompanhar o progresso, mas estavam condenados.

3) A Cidade de Pelotas — Luiz Osório — Ed. Globo, 1962.

3. Nova companhia — eletrificação

Em 1º de março de 1913, Borges de Medeiros, presidente do Estado, recebe de Londres o seguinte telegrama:

"Tenho a honra de comunicar que acabamos de constituir, com as formalidades legais, a "The Rio Grandense Light and Power Co". O sindicato tem um vasto programa, começando pela instalação de bondes elétricos em Pelotas. Saudações, Guillayo." (4)

A nova companhia logo passou a se chamar "Rio Grandense Light and Power Sindicate Ltda." tendo como diretor J. H. Bouwer e agente na Inglaterra a "British Electric Traction & Cia. Ltda.".

Em agosto de 1913, chegam a Pelotas a chata "Sphinx" e as barcaças "Royal" e "Bandana", todas com material para a montagem da usina e construção das linhas dos bondes elétricos. A primeira trouxe em seu bordo 718 volumes vindos pelo vapor "Santa Úrsula" e as outras, 130 volumes com material para as oficinas e 70 caixas com vidros.

A companhia anunciava que logo seria despachado o referido material e depositados os trilhos nas ruas Benjamin Constant, 15 de Novembro, 7 de Abril, Vieira Pimenta, Marechal Floriano "a fim de ser imediatamente atacada a construção da primeira linha circular".

Os lentos bondes a burro da empresa ferro-carril ainda continuaram trafegando, o que motivou em 15 de dezembro de 1914, um enorme comício, no qual foi efetuado o enterro simbólico da Cia. Ferro-Carril, tendo percorrido várias ruas da cidade.

Mais tarde, após o enterro, houve algumas correrias, tendo os populares, aproveitando-se da confusão, quebrado os vidros das janelas do edifício em que funcionava a empresa.

Seguiram depois em direção ao arroio de Santa Bárbara, a fim de nele atirarem o caixão mortuário.

Parque Souza Soares, vendo-se um dos celebres "Imperiais"
(foto de postal cedida por Allen Morrison — Nova Iorque) — Pelotas — 1919
Souza Soares Park ande one double-deck tram

4) O Estado de S. Paulo — 2-3-1913

Pelotas

Dali, o povo em protesto se dirigiu à estação dos bondes, onde foi recebido a tiros pelos guardas, havendo então grande confusão. Foram retirados da estação por populares, diversos bondes, alguns dos quais lançados ao rio e outros levados para a cidade onde foram quebrados e queimados.

Esses acontecimentos aceleraram a instalação dos bondes elétricos, que estavam com os serviços de construção atrasados, devido à Guerra Mundial (1914/1918).

Enfim são inaugurados os serviços de eletricidade na tração em 20 de outubro de 1915, instituindo uma novidade até então desconhecida em nosso país, exceto Porto Alegre: o bonde de dois andares, ou Imperial, como se conhecia na época esse tipo de veículo, que na América do Sul só se encontrava em Buenos Aires e Porto Alegre. Ao que nos parece o seu sucesso foi efêmero e os novos bondes comprados em seguida, não eram mais desse tipo. Os primeiros veículos eram importados da Inglaterra, onde foram fabricados pela English Electric Co. ([5])

4. Novos bondes

Em princípios de 1921, a companhia importa novos bondes, desta feita dos Estados Unidos, de novo tipo chamado "safety". Era um veículo moderno, de simples e seguro manejo, com vantagem de economia de tempo e pessoal, visto que o próprio motorneiro é que efetuava a cobrança de passagens, sendo que o seu manejo era quase todo automático. Aberta a única porta de acesso, situada na frente, o passageiro entrava, pagava a sua passagem ao motorneiro e tomava o seu lugar. Para parar o carro, o passageiro só teria de apertar o botão de um campainha elétrica ao alcance da mão. Os assentos eram de madeira, amplos e confortáveis.

Ao lado das janelas havia alguns travessões de ferro, que impediam aos passageiros deitar o corpo para fora. Ninguém poderia subir ou descer com o carro em movimento, pois suas portas só se abriam com o veiculo parado.

5) Eram cinco bondes, que trafegavam entre a praça da República e o porto da cidade.

Era um veículo novo para o país, mas que seria adotado posteriormente em algumas cidades. O nosso tão conhecido camarão de São Paulo tinha quase as mesmas características.

Em janeiro de 1926, o intendente de Pelotas, Augusto Simões Lopes, determina o prolongamento da linha de bondes até "Três Vendas". Esse trecho é inaugurado com grandes festas, em março.

5. Renovação e fim

Em março de 1927 é assinado, entre a municipalidade de Pelotas e a Light and Power, um termo de renovação do contrato para a exploração dos serviços de bondes.

Foram feitas as seguintes modificações: a companhia se obrigava a construir uma linha de bondes para a praça da Republica, pelas ruas Tiradentes e daquele ponto às ruas Capela da Luz e deste local até a conclusão da linha das Três Vendas. Removeria os trilhos da rua 15 de Novembro para a rua Andrade Neves, e duplicaria as linhas julgadas necessárias. Construiria quiosques de espera para passageiros no fim de cada linha. Importaria mais dez carros elétricos para passageiros. O preço das passagens seria elevado para $300 réis, mas só vigoraria depois de completadas as novas linhas, mantendo-se os preços de $100 réis para qualquer percurso e para qualquer linha, para colegiais e operários.

Na década de 50 são extintos os bondes.

Companhia Ferro-Carril e Caes de Pelotas

Linha do Porto						Linha da rua Felix da Cunha		Linha da Fragata	
Rua G. Osorio		Rua 15 de Novembro							
Ida	Volta	Ida	Volta	Ida	Volta	Ida	Volta	Ida	Volta
[illegible]	[illegible]	5.45	6	5.20	5.40	6.50	7.10	7	7.40
6.30	[illegible]	6.20	6.40	5.40	6	7.30	7.50	7.40	8.20
7.10	7.30	7	7.20	6	6.20	8.10	8.30	8.20	9
7.50	[illegible]	7.40	8	6.20	6.40	8.50	9.10	9	9.40
8.30	[illegible]	8.20	8.40	6.40	7	9.30	9.50	9.40	10.20
9.10	9.30	9	9.20	7	7.20	10.10	10.30	10.20	11
9.50	[illegible]	9.20	9.40	7.20	7.40	10.50	11.10	11	11.40
10.30	[illegible]	9.40	10	7.40	8	11.30	11.50	11.40	12.20
11.10	11.30	10	10.20	8	8.20	12.10	12.30	12.20	1
11.50	12.10	10.20	10.40	8.20	8.40	12.50	1.10	1	1.40
12.30	12.50	10.40	11	8.40	9	1.30	1.50	1.40	2.20
1.10	1.30	11	11.20	9	9.20	2.10	2.30	2.20	3
1.50	2.10	11.20	11.40	9.20	9.40	2.50	3.10	3	3.40
2.30	2.50	11.40	12	9.40	10	3.30	3.50	3.40	4.20
3.10	3.30	12	12.20	**Linha da Luz**		4.10	4.30	4.20	5
3.50	4.10	12.20	12.40			4.50	5.10	5	5.40
4.30	4.50	12.40	1			5.30	5.50	5.40	6.20
5.10	5.30	1	1.20	7.34	8	6.10	6.30	6.40	7
5.50	6.10	1.20	1.40	8.24	8.50	6.50	7.10		
6.30	6.50	1.40	2	9.14	9.40	7.30	7.50	**Linha E. Ferro**	
7.10	7.30	2	2.20	10.04	10.30	8.10	8.30		
7.50	8.10	2.20	2.40	10.54	11.20	8.50	9.10		
8.30	8.50	2.40	3	1.24	1.50	9.30	9.50	7.45	7.15
9.10	9.30	3	3.20	2.14	2.40	----	----	7.55	8.15
----	----	3.20	3.40	3.04	3.30	----	----	8.35	8.55
----	----	3.40	4	3.54	4.30	----	----	8.45	9.05
----	----	4	4.20	4.44	5.20	----	----	3.25	3.50
----	----	4.20	4.40	5.34	6	----	----	3.35	4
----	----	4.40	5	6.24	6.50	----	----	4.45	5.05
----	----	5	5.20	7.14	7.40	----	----	4.56	5.15

Os bondes das linhas do Porto partem do extremo das ruas 15 de Novembro e General Osorio; de todas as outras, da estação da companhia, na praça da Republica.

As passagens custam 200 réis em todas as linhas.

PENEDO

Unidade da Federação: Alagoas
Latitude: 10° 17' 24" S — **Longitude:** 36° 35' 06" W
Altitude: 15 m — **Área:** 603 km²

1. Localização e história

O município de Penedo está localizado na parte sul do Estado de Alagoas e situado à margem esquerda do rio São Francisco, pertencendo à zona fisiográfica do baixo São Francisco. Em linha reta dista 115 km da capital do Estado.

Visto a povoação ter se erguido sobre uma rocha de grande altura existente à beira do rio São Francisco, daí lhe veio o nome de "Penedo". Também foi chamada de São Francisco ou Vila do Rio São Francisco.

Diz um historiador que sua fundação foi promovida por volta de 1522, com a primeira incursão bandeirante pela região. Outros historiadores variam nas datas e formas de sua fundação, que se perde nas brumas do passado.

Como ali se tratava do único caminho natural para a Bahia, então sede do governo geral, a pequena povoação foi ocupada pelos holandeses em 1637, onde construíram um forte ao qual deram o nome de Maurício, em homenagem ao príncipe de Nassau.

Em 19 de setembro de 1645, daí foram expulsos por Valentim da Rocha Pita.

Em 1770 o coronel João Pereira Álvares institui ali o hospital da Caridade, e em 1865 surge a Sociedade Filarmônica. Em 1869, aparece o primeiro jornal, dirigido por Júlio Costa Leal.

Em 1616 foi elevada a diocese e em 12 de abril de 1936 torna-se vila. Passou a cidade pela lei n.° 3 de 18 de abril de 1842.

2. Bondes

O transporte coletivo na cidade de Penedo deve seu aparecimento ao cidadão português Manuel Marques Braga, um excepcional empreendedor radicado em Penedo há vários anos.

Em 1908 adquiriu alguns bondes de tração animal em Salvador e obteve a concessão municipal para o serviço de carris urbanos da cidade. Para obter o capital necessário, emitiu 1.600 ações ao portador, no valor nominal de 50$000 num total de 80:000$000.

Assim, foi fundada a "Cia de Transportes Urbanos", da qual Manuel Braga era o diretor gerente.

Após vários preparativos, a pequena linha de bondes pôde ser inaugurada solenemente no dia 1.° de janeiro de 1909.

Eram seis veículos, "construídos em grande parte de madeira, em coloração escura, com parte de cantoneiras de ferro, para dar maior firmeza à armação. Possuíam estribos laterais, acompanhando toda a extensão dos bondes. Eram abertos e seus bancos inteiriços, tendo os encostos móveis, de modo que viravam de um lado para outro quando o bonde viajava em sentido contrário. A iluminação interna, à noite, era feita com lanternas com velas de cera bem grossas, de longa duração, fixadas em cada canto do teto. Sua capacidade média era de 30 passageiros sentados". [1]

1) Carta de Eleonora Ribeiro Pereira Braga — 25-8-81.

Além desses veículos, a companhia também possuía "troles" ou vagões que se destinavam ao serviço de cargas, sendo usados também nos funerais, quando eram ornamentados adequadamente. Algumas famílias de recursos faziam os casamentos com os bondes.

Os bondes de passageiros possuíam sanefas ou cortinas de lona impermeáveis que eram fechadas nos dias chuvosos.

Para se sentir o romantismo da época, nos conta Eleonora Ribeiro P. Braga: "tínhamos o bonde de luar, que era um bonde descoberto, com seis bancos e só trafegava nas noites de luar, para os passageiros contemplarem o nosso satélite".

Haverá alguém que não sinta uma pontinha de inveja dessa época onde se tinha tempo e espaço para admirar a lua?

Outra curiosidade interessante sobre os bondes de Penedo: nas sextas-feiras da Paixão, os burros não eram açoitados com os relhos, de modo que eles andavam à vontade.

O percurso que faziam os bondes era este:

Saída da estação, situada no Cajueiro Grande (hoje praça Dr. Clementino do Monte) e ponto final da praça 12 de Abril, em frente à igreja Nossa Senhora da Corrente. Entre esses pontos faziam o seguinte itinerário: Cajueiro Grande, rua da Aurora (atual av. Getulio Vargas), praça São Gonçalo do Amarante (atual praça Jácome Calheiros), rua da Penha (atual João Pessoa), Canto do Muro (atual av. Nilo Peçanha) e rua Siqueira Campos, praça Floriano Peixoto, travessa Batista Acioli, rua da Praia (atual comendador Peixoto).

Na praça Jácome Calheiros era feito o desvio dos trilhos para o encontro dos bondes, pois a linha era singela e o primeiro que ali chegasse aguardava o que vinha em sentido contrário. Nesse local também era feita a troca de burros, que eram chamados "Sota", parelha reservada para ajudar a subir as ladeiras.

Mercado municipal, vendo-se as linhas de bondes — Penedo — 1922
Municipal Market and the horse-car tracks

Bonde a tração animal em tráfego (gentileza de Eleonora Ribeiro Pereira Braga) — Penedo — 1925
Horse car in traficc in Penedo

Os bondes funcionavam a partir das 6 h até as 21 h, com intervalo de meia hora para as saídas. O último bonde aguardava o término do cinema.

Havia uma segunda linha chamada "Sete Casas", região localizada na parte baixa da cidade que obedecia ao seguinte percurso: rua da Praia, travessa Artur Silva, rua Santa Cruz (atual Joaquim Nabuco), Fernando Peixoto e Sete Casas. O horário desta linha era 7 h, 10 h, 13 h, 16 h e 20 h.

A lei n.° 532 de 16 de julho de 1915 concedeu favores especiais, visando beneficiar a empresa exploradora.

3. Final

Em 1930 Manoel Marques Braga, por motivo de saúde, deixa o cargo de diretor gerente, sendo substituído por Miguel Vieira da Silva, conhecido por Miguel Rabeca, que o manteve até a sua extinção, que se deu em 31 de dezembro de 1936, às 9 h, com grande tristeza popular. Era a febre do petróleo.

Os penedenses viam grandes recordações estampadas nos trilhos que só entre 1938/1939 foram retirados das ruas da cidade. Os bondes foram substituídos por auto-ônibus abertos, que o povo apelidou de "Sopa".

COMPANHIA TRANSPORTES URBANOS

Nº 326 Rs. 50$000

PRIMEIRA EMISSÃO

Capital de 80:000$000 dividido em 1600 acções de 50$000.

O possuidor desta acção pagou a quantia de CINCOENTA MIL REIS pelo que é considerado accionista desta Companhia.

Penedo 1º de Março de 1913.

Director Gerente Director Thesoureiro

Gentileza de Eleonora Ribeiro Pereira Braga

PESQUEIRA

Unidade da Federação: Pernambuco
Latitude: 8° 21' 51" S — **Longitude:** 36° 42' 14" W
Altitude: 668 m — **Área:** 963 km²

1. Localização e história

O município se acha localizado na zona fisiográfica do Agreste, dentro do "Polígono das Secas".

Começa sua história no século XVIII, com o desbravamento da região pelos portugueses e estabelecimento de um pequeno núcleo, na zona onde posteriormente surgiria a vila de Cimbres. O local era habitado pelos índios Xucurus, da nação Tapuia, que foram catequisados pelos padres jesuítas também fundadores de uma capela e um convento. O nome primitivo do local era Aldeia de Onorubá.

Por volta de 1800 foi instalada, por Manuel José de Siqueira, filho do português Pantaleão de Siqueira Barbosa, uma fazenda denominada "Pesqueira". Por alvará de 3 de abril de 1762, a aldeia de Onorubá é elevada à categoria de vila e sede do município, com o nome de Cimbres.

Em 1880, a lei estadual n.º 1.484 de 20 de abril concede foros de cidade à sede municipal que passou a se chamar Santa Águeda. Porém em 3 de agosto de 1893 o município é oficialmente instalado com o nome de Pesqueira, recebendo a sua sede o mesmo nome.

Bonde a burro estacionado em frente à residência da viúva Carlos de Britto e Fábrica Peixe — Pesqueira — 1924
Horse car stand up in front of the residence of mr Carlos de Britto's widow and Peixe Industrie

2. Bondes

Em meados da década de 10, é lançada a idéia do estabelecimento de uma linha de bondes a tração animal, ligando a estação da Estrada de Ferro Central de Pernambuco e a já célebre indústria Carlos de Brito, ou Fábrica Peixe. Eram pequenos bondes com cinco bancos e lotação para 20 passageiros, sobre bitola de 1 m. Serviram à população por vários anos, sendo extinto o serviço no início da terceira década deste século.

SÁBADO DE CARNAVAL

(1979) **Sandra Cavalcanti**

Morávamos em Santa Teresa. Ruazinha arborizada e tranquila. Na esquina passava o bondinho. Pachorrento, sem neuroses. Tínhamos uma babá. Era da roça. Vinha da região canavieira do Estado do Rio, daí a expressão. Até os 16 anos trabalhava na ponta da enxada roçando a terra.

A cidade grande àtraiu também a Maria. Uma ótima criatura, por sinal. A quem, minha mãe, com paciência, ensinou a ler e escrever, antecipando-se em muitos anos à propaganda do Mobral.

Maria adorava Carnaval. Meses antes começava a debater conosco sobre a sua fantasia. Debate mesmo. Hawaiana? Índia? Pirata? Maria Antonieta?

Naquele ano ela saiu de cigana.

Estava animadíssima principalmente porque arrumara um namorado. O rapaz da padaria do largo do França.

Para nós o Carnaval também funcionava. Púnhamos as nossas fantasias e íamos para um bloquinho que se formava na rua. Batíamos lata, cantávamos as marchinhas do ano, fazíamos até uma coleta de fundos para comprar serpentina e lança-perfume.

Mas havia uma coisa que nos atraía mais do que tudo isso.

É que as mulheres podiam, nos dias de folia, andar penduradas no estribo do bonde!

O nosso bondinho de Santa Tereza, dirigido por motorneiro amigo e fiscalizado por cobradores muito familiares, o nosso bondinho deixava que a gente também fizesse nossas artes.

O bonde foi uma grande instituição carnavalesca! Era o próprio transporte da alegria e da descontração!

Mas foi assim que a Maria se deu mal. Saiu no domingo, toda emperequetada, pintadíssima com um bruto sinal preto na bochecha direita. Brincos imensos, de argola. Moedinhas presas no colete de cetim lamé.

Às 6 h da tarde, o susto! Entra a Maria chorando como um bezerro desmamado. Toda inchada na boca. Uma mancha roxa e um olho quase fechado.

Todos tentávamos consolá-la, mas o desespero de Maria era verdadeiramente avassalador. Daí a pouco chorávamos as três crianças e os velhos não sabiam o que fazer.

Foi quando papai, sempre calmo nas horas de aperto, conseguiu romper a barreira de soluços da Maria e perguntou: "Como foi isso?"

— Foi o poste, doutorzinho. Foi o poste!

— Mas como, Maria, você caiu? Bateu assim de frente? Estava se sentindo mal? Te empurraram?

Não doutorzinho. Não. O poste estava quieto, lá na esquina. Eu é que não vi ele... O bonde fez a curva, eu tava cantando de boca aberta... Assim, ó.

E abria a boca e cantava musiquinha. Era para rir e chorar, coitadinha.

— E aí, doutorzinho, eu dei de cara, de frente, no poste... Meus dentes foram tudo embora. Agora não caso nunca mais!

E foi um custo para acalmar a Maria. Mamãe deu água, com um xarope amarelo. Nós ficamos ali, ao lado dela, agradando a mão dela, arrumando o cachinho do cabelo de cigana. Até que ela dormiu.

No dia seguinte, papai providenciou um dentista. Maria quase morreu de alegria, quando se olhou no espelho. Estava de novo cheia de dentes!

Esta história que vivi aos três anos, ficou em minha memória para sempre. Carnaval. Bonde. Mulheres dançando no estribo. A Maria e o seu susto!

Sinto falta de bondes nesta cidade. Acho que foi um erro tirá-los todos de uma vez. Ainda poderiam ser um excelente meio de transporte coletivo. E de alegria coletiva também. Arejado. Calmo. Democrático. O bonde era a alma do carnaval. No bonde se brincava muito bem.

Principalmente porque, nos três dias de Carnaval, as mulheres podiam se pendurar no estribo!

Como se vê, até nos regulamentos dos bondes, as regras eram predominantemente masculinas.

Sábado de Carnaval. Saudades do bonde, das marchinhas...

PETRÓPOLIS

Unidade da Federação: Rio de Janeiro
Latitude 22° 32' 00" S | **Longitude**. 43° 11' 04" W
Altitude 838 m | **Área**. 1.080 km²

1. Localização e história

Petrópolis está localizada na zona do alto da serra do Mar, borda oriental do planalto brasileiro, distando 67 km da cidade do Rio de Janeiro, possuindo um clima privilegiado, o que a tornou procuradíssima por turistas nacionais e estrangeiros.

Datam de 1531 as primeiras referências ao local quando quatro homens da expedição de Martim Afonso de Souza foram mandados "terra a dentro" para explorar e teriam rumado em direção da vertente onde se localiza Petrópolis. A mais antiga concessão de terras que se tem notícia é a da Carta Régia de 22 de agosto de 1686, na qual era doada a Francisco de Mattos Filgueira e João Mattos de Souza "sesmaria na subida da Serra da Estrela".

Após muitos anos de transferências de sesmarias, começaram a surgir algumas fazendas, em virtude de sucessões hereditárias ou vendas a terceiros. Eram as fazendas do Córrego Seco, do Itamarati, Samambaia, Corrêas, Quitandinha, Velasco e Morro Queimado.

No Império, D. Pedro I, em suas viagens para Minas Gerais, pousava na fazenda de Corrêas. Necessitando a princesa imperial de tratamento e tendo em vista as belezas e salubridade da região, o imperador adquiriu, por escritura de 6 de fevereiro de 1830, a fazenda do Córrego Seco.

Em 16 de março de 1843, é efetuado um ajuste para construção de um palácio para as férias do novo imperador D. Pedro II.

Em 27 de março de 1884, a instância do major Koeler, que veio para o Brasil em 1828, incorporado à arma de engenharia do Exército Imperial, Caldas Viana deu a Petrópolis as prerrogativas de distrito de paz.

Em 29 de junho de 1845 chegam a Petrópolis os primeiros grupos de colonos alemães, que muito contribuíram no desenvolvimento do município, que em 1846 passou à freguesia sob a invocação de São Pedro de Alcântara de Petrópolis.

Em 1856, a cidade se orgulhava de possuir mais de seis mil habitantes, e um comércio adiantadíssimo, o que lhe valeu, pela lei n.° 961 de 29 de setembro de 1857, fosse desmembrado da vila da Estrela, tornando-se um município independente, com a categoria de cidade.

Durante nove anos, de 1894 a 1902, foi Petrópolis capital do Estado do Rio de Janeiro, em vista da revolta da armada em 1893 que impossibilitou as comunicações com a cidade de Niterói, o que fez com que o governo estadual se mudasse para lá.

2. Experiências na serra — estrada União-Indústria

Em meados do século XIX são efetuadas experiências com um novo tipo de tração para vencer a serra para Petrópolis. Era um sistema de cremalheira hidráulica, inventado pelo inglês Miligan. No dia 15 de abril de 1856, o imperador D. Pedro II, descendo de Petrópolis às 7,30 h da manhã, ao chegar à estação Fragoso (raiz da serra) foi recebido

pelo ministro do Império e Marinha, Marquês de Monte Alegre, Barão de Mauá e várias personalidades, que iriam assistir à experiência. Esse sistema havia sido mencionado pelo Barão de Mauá em seu relatório da Estrada de Ferro de Petrópolis. Consistia no que não deixa de ser interessante como tipo de transporte em: "um carrinho de quatro rodas, apoiadas em carris de ferro e fixas nos eixos com os quais giram. Um destes eixos tem no meio uma roda de pás, exatamente semelhante às de um barco a vapor e descendo (as pás) até o fundo de uma calha ou rego pelo qual se precipita uma torrente d'água. Carris e calha têm um declive de 10%. O movimento d'água, impedindo as pás e fazendo girar o eixo, faz com que o carro suba o plano inclinado. Subiram no carrinho de experiência 33 pessoas, e aberto o registro d'água, a pequena locomotiva da nova espécie subiu, galharda e uniformemente, a extensão de cerca de 12 braças; tal era o comprimento da calha pertencente às obras da fábrica de pólvora e aproveitada para a experiência. Repetiu-se por várias vezes com igual resultado. A descida opera bem, diminuindo o volume d'água, que, não sendo então suficiente para efetuar a subida, serve de freio para moderar a aceleração da gravidade. Subir, descer, parar, tudo foi fácil". (1)

Em 1861 é inaugurada a célebre estrada "União-Indústria", ligando Petrópolis a Juiz de Fora, a primeira feita de macadame, isto é, pedra britada, areia e alcatrão comprimidos por um rolo compressor de 8 t a 10 t. Foi construída de 1856 a 1861. Trata-se da primeira estrada de rodagem a utilizar esse sistema no Brasil. Iniciada em 12 de abril de 1856, era uma velha aspiração de Mariano Procópio. Tinha o percurso total de 144 km e foi inaugurada em 28 de junho de 1861. Com 6 m de largura, sua pista foi cognominada "rainha das estradas brasileiras".

Nessa estrada existiu, durante muitos anos, um transporte regular de passageiros de Petrópolis a Entre-Rios, em diligência.

Na opinião de um viajante da época "as viaturas usadas eram iguais às melhores da Europa". Havia duas importadas da Inglaterra, sendo uma para 15 e outra para oito passageiros.

As citadas diligências eram tiradas por quatro mulas e a velocidade normal era de 12 a 15 KPH. Havia várias trocas de animais, pois a estrada se desenvolvia em terreno acidentado. As trocas eram efetuadas em Correias, Pedro do Rio, Posse, Areal e Grama, consumindo cerca de 3 min nessa operação.

Na primeira muda, que era em Correias, a empresa concessionária, além de uma cocheira para 600 animais, possuía uma grande oficina para construção e reparo dos seus carros.

As diligências gastavam de Petrópolis a Entre-Rios 5,30 horas de viagem e na volta 6,30 horas, pois na ida que era descida o desenvolvimento era mais rápido, o que não acontecia na volta, quando a velocidade diminuía bastante, tendo em vista ser subida.

Os viajantes podiam optar por três classes, sendo a viagem feita dentro e fora das diligências, tendo também bancos na cobertura.

Os preços cobrados eram caríssimos para a época, como vemos adiante:

	1.ª classe	2.ª classe	3.ª classe
Correias	3$000	2$500	2$000
Pedro do Rio	6$000	5$500	4$000
Posse	9$000	7$500	6$000
Julioca	10$500	8$500	7$000
Luiz Gomes	12$000	10$000	8$000
Entre Rios	15$000	12$000	9$000 (2)

1) O Centenário de Petrópolis — Comissão — 1942 — pág. 257.
2) História Ilustrada de Petrópolis — Gastão M. de Aragão — Editor V. P. Brumlik — 1963 — Petrópolis.

Compare-se esses preços com os da antiga São Paulo Railway, quando da inauguração em 1866:

Santos a Cubatão	1$500
" a Piaçaguera	2$260
" a Raiz da Serra	2$500
" a Alto da Serra	4$500
" ao Rio Grande	5$750
" a São Bernardo	8$000
" a São Paulo	10$000

Não se pode comparar o conforto de uma viagem de trem com uma em diligência, mesmo naquela época. Ainda em 1935 a antiga SPR emitia passagens de excursão, válidas de 12 h do sábado até o último trem de segunda-feira, entre São Paulo e Santos, de primeira classe, ao preço de 15$000, ida e volta!

Cia. Brasileira de Energia Elétrica — Petrópolis. Bonde da fabrica norte-americana J. G. Brill
Electric tram from the J. G. Brill in Petrópolis

3. Bondes — projetos

Já em 1878 se pensava no transporte coletivo urbano em Petrópolis. No dia 30 de março desse ano dá entrada no paço municipal o seguinte requerimento, enviado ao presidente da província: "Alfredo Gomes Netto, cidadão brasileiro, morador atualmente em Petrópolis, na rua de Bourbon, vem respeitosamente solicitar a V. Excia. a graça de conceder-lhe o privilégio de que passa a expor:

"Tendo o suplicante longa prática de emprego de carris de ferro, por já ter servido em uma das principais empresas da corte por longo tempo, deseja obter privilégio por 50 anos para estabelecer na cidade de Petrópolis, uma empresa de trilhos urbanos, destinada ao transporte de passageiros."

"Os lugares onde o suplicante deseja construir linhas férreas são os seguintes: Vila Tereza e Cascatinha, conforme a planta já apresentada à câmara municipal."

"O suplicante compromete-se a não cobrar mais que 100 réis por pessoa na linha do centro; 200 réis na da Vila Tereza e 400 réis na da Cascatinha, visto como nesta cidade não conta o suplicante auferir lucros durante o inverno, mas sim durante quatro ou cinco meses de verão pelo recurso das famílias que vêm da corte; por isso deseja o suplicante obter a sua pretensão sem ônus algum, mesmo fiança para fiel cumprimento do que se trata, visto estar o suplicante bem resolvido a levar avante o assentamento dos trilhos pela grande inclinação que tem para assuntos dessa ordem."

Talvez por essa última pretensão o requerimento não obteve nenhum despacho da municipalidade e a idéia de instalação de serviço de bondes aí morreu.

Nova proposta é apresentada em 17 de setembro de 1880, desta feita de procedência de B. Caymari e Galdino J. de Bessa, nos seguintes termos:

"Os abaixo assinados, julgando de necessidade uma linha de tranvia que dê fácil e cômoda comunicação a seus habitantes e bem assim a condução de cargas e bagagens, de que tem sido dotadas outras cidades deste império, algumas de menos importância que Petrópolis, vem respeitosamente propor a V.S.ª Ilmas. que se sirvam outorgarem-lhe a concessão para o estabelecimento de uma linha férrea, puxada por animais, de bitola estreita."

Também esse pedido não teve solução apesar de ter sido aprovado pela câmara. O prazo venceu e nada foi feito.

Em 26 de março de 1898 o cidadão André Tramu sugeria à municipalidade a curiosa proposta para a instalação na cidade de "bondes-automóveis a vapor e a gás de petróleo, trafegando sobre trilhos de ferro".

Também esse projeto morreu antes de sua execução.

4. **Bondes — eletricidade**

A comunicação interna da cidade ainda não se processava a contento, pois ainda no princípio do século XX, o principal transporte público era a carruagem para os mais ricos e a carroça para os mais pobres, todos puxados por animais.

No fim da primeira década é fundada a Cia. Brasileira de Energia Elétrica, que se propõe a instalar bondes elétricos na cidade. (Como Belo Horizonte, foi Petrópolis uma das raras cidades onde o bonde elétrico não foi precedido pelo de tração animal.)

Após o necessário contrato, são iniciadas as obras que possibilitaram a inauguração desse melhoramento com cerimônias solenes no dia 13 de dezembro de 1912.

Começa o tráfego com bondes fechados, "veículos elegantes, cômodos, são únicos em nosso país, pelo seu feitio tipo "sui generis", diz um mapa de 1925.

A inauguração deu-se na linha da Cascatinha, seguindo-se logo após a inauguração das linhas do Alto da Serra e Circular.

No todo constavam as linhas de 15 km, com 11 desvios.

O material rodante inicial era de oito bondes e um ano depois já havia 12 veículos montados.

Dizia uma revista especializada: "Foi escolhido um tipo especial de bondes, que se prestasse ao clima de Petrópolis, tendo merecido do público franca aceitação". ([3])

A bitola entre trilhos era de 1 m. Havia quatro linhas: Alto da Serra, Cascatinha, Rhenânia e Circular.

Em 17 de setembro de 1917 a Cia. Brasileira de Energia Elétrica inaugura, na linha

3) Brazil Ferro-Carril — n.º 47 — de 15-6-1913.

do Alto da Serra, o primeiro bonde remodelado em suas oficinas. Diz um jornal comentando o evento: "Sem alterar a forma elegante do veículo, o pessoal de serviço fica ao abrigo das intempéries do tempo e da poeira, por meio de anteparos envidraçados que resguardam os passageiros daqueles inconvenientes".

Devido à grande procura, em dezembro de 1917 é efetuado novo horário no serviço de bondes, ficando assim o tráfego aumentado de mais dois bondes na linha circular, um na linha do Alto da Serra e um na Cascatinha. Os bondes circulavam das 5 h da manhã até a uma da madrugada, havendo na linha Circular o intervalo entre os bondes de 10 min e nas linhas de Cascatinha e Alto da Serra de 15 min e 20 min.

Em janeiro de 1918 chega na alfândega do Rio um bonde irrigador, que a CBEE encomendara nos Estados Unidos em princípio de 1918, para o serviço de irrigação das ruas de Petrópolis. A prefeitura, de acordo com o Banco Construtor do Brasil estabeleceu registros especiais na cidade, sendo que um seria instalado na esquina das ruas Souza Franco e Teresa, com o manancial do antigo abastecimento à rua 24 de Maio e o outro no Retiro.

Em junho de 1918 a câmara autoriza o prefeito a abrir concorrência pública para um serviço regular de transporte de passageiros entre o Pic-Nic e Correias em Cascatinha. O serviço compreenderia diariamente seis viagens redondas entre as duas localidades, em correspondência com os bondes da CBEE. Diz o edital: "Os concessionários ficarão isentos dos impostos municipais para os veículos empregados no tráfego e mais serviços; terão a subvenção mensal de $200 se os veículos forem de tração animal e de $300 se forem de tração mecânica, sendo preferido neste caso, o auto-ônibus".

Em julho de 1918 começa o serviço com diligências, observando o seguinte horário:

Partidas de Correias	6.15 —	8.00 —	10.30 —	14.30 e	16.30
Chegadas ao Pic-Nic	6.50 —	8.25 —	11.00 —	15.00 e	16.55
Partidas do Pic-Nic	6.50 —	8.50 —	11.05 —	15.50 e	17.00
Chegadas a Correias	7.15 —	8.55 —	11.30 —	16.15 e	17.25

Av. 15 de Novembro (Revista Ilustração Brasileira) — Petrópolis — 1922

5. Final

Em fins de 1930 foi criada uma nova linha circular, ficando duas circulares (via Cruzeiro e via 13 de Maio). O total de bondes era de 18 veículos.

A Cia. Brasileira de Energia Elétrica se esforçava ao máximo para ampliar as suas linhas, mas a progressão em vez de subir, descia, em vista da grande concorrência de outros tipos de veículos e como sempre da dificuldade em obter o material necessário, quase sempre importado, o que obrigou a companhia a parar e extinguir os serviços de bondes.

Em junho de 1939, o interventor do Estado do Rio de Janeiro, Ernani do Amaral Peixoto aprova o projeto de deliberação da prefeitura municipal, pelo qual ficou rescindido o contrato celebrado em 20 de setembro de 1910 entre a municipalidade e a CBEE, na parte referente aos serviços de carris elétricos.

A viagem que serviu de encerramento ao tráfego de bondes foi realizada no dia 15 de julho de 1939, às 24 horas, na linha "Alto da Serra".

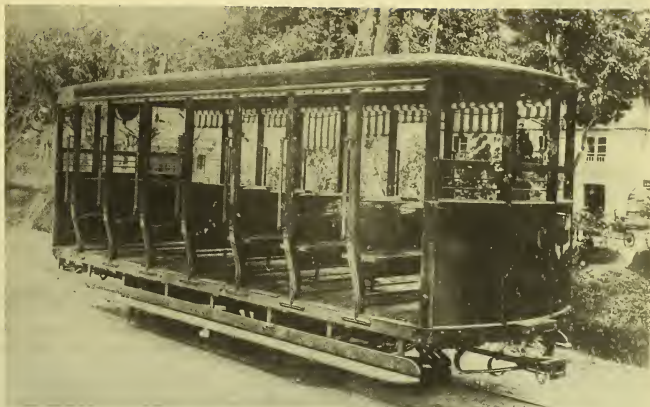
"O bonde foi lotado de caronas, visto ter sido a última viagem gratuita para todos. Foi o bonde n.º 3 que fez essa viagem." [4]

Era prefeito nessa ocasião Carlos Magalhães Bastos.

Electric tramway's system in Petrópolis

4) Carta do Departamento de Cultura da Prefeitura Municipal de Petrópolis.

Bonde da linha Alto da Serra, na rua 15 de Novembro (rua do Imperador) em frente à alfaiataria "De Carolis" 1931 — Petrópolis — (foto do arquivo de José Kopke Fróes)
Tram from Alto da Serra line, in 15 de novembro street, in front of the "De Carolis" taillor's — 1931

Um dos mais modernos bondes na linha Renânia, descendo a rua Gonçalves Dias — (foto do arquivo de José Kopke Fróes) — Petrópolis — 1928
The new trams from Renânia line, in Gonçalves Dias street

Carro reboque que era engatado ao carro motor em dias de movimento. Construído nas oficinas da companhia — (foto de José Kopke Fróes) — Petrópolis — 1919
Trailler car wich was coupled with the electric tram in motion days. Built in the company shops, in 1919

A estação dos bondes na rua Padre Siqueira; depois de 1939, quando terminaram os serviços, passou a garagem e oficina dos ônibus — (foto de José Kopke Fróes) — Petrópolis
The car-house of the trams in Padre Siqueira street; after 1939 when the tram's service stoped, this house pass to garage and work-shop of the buses — 1930

PIRACICABA

Unidade da Federação: São Paulo
Latitude: 22° 42' 31" S | **Longitude**: 47° 38' 01" W
Altitude: 540 m | **Área**: 1.452 km²

1. Localização e história

O município situa-se na zona fisiográfica do mesmo nome e está distante 138 km em linha reta da capital do Estado.

O rio Piracicaba começou a ser percorrido na época das bandeiras; por volta de 1693, Pedro de Morais Cavalcanti faz um pedido de sesmaria para o local, sem contudo obter resultado.

Com a descoberta de ouro em Cuiabá e a construção de uma estrada para aquela localidade em 1718, a fim de facilitar o transporte de gado e tropas, por ser um dos locais de passagem e pouso dos viajantes estabelecido pelo construtor da estrada, Luiz Pedroso de Barros, originou-se a formação de um pequeno núcleo, datando daí o povoamento de Piracicaba.

Apesar de tudo a estrada para Cuiabá não teve o resultado esperado e poucos anos durou, tendo sido abandonada pouco depois de sua construção. Mas a semente estava

Bonde da Vila Rezende (foto de Waldemar Sampaio) — Piracicaba — 8-12-1952
Vila Rezende's Tram in Piracicaba

lançada e em 1766 o capitão general D. Luiz Antonio de Souza Botelho Mourão, Morgado de Mateus encarregou Antonio Corrêa Barbosa de fundar uma povoação para facilitar o transporte de víveres e munições para as tropas instaladas na Vila Iguatemi, nas fronteiras do Paraguai. A povoação se formou nas imediações do salto de Piracicaba em 1.º de agosto de 1767.

Em 1770 já se achava aberta a estrada e em 21 de junho de 1774, com a posse de seu primeiro pároco — padre João Manoel da Silva — a povoação foi elevada a freguesia.

Após a introdução da cultura de cana-de-açúcar, o lugarejo prosperou e em 10 de agosto de 1822 é elevada a vila.

A lei provincial de 24 de abril de 1856 eleva a vila à categoria de cidade, com o nome de Constituição, nome esse que permaneceu até 19 de abril de 1877, quando a lei n.º 21 da assembléia provincial alterou o nome para o primitivo "Piracicaba".

Em fevereiro de 1887 é inaugurado o ramal da Sorocabana Railway, ligando Piracicaba a Itu.

Nessa época Luiz Vicente de Souza Queiroz instala uma escola agrícola, que depois foi doada ao Estado e se transformou na conhecida Escola Superior de Agricultura Luiz de Queiroz, de renome internacional.

Bonde elétrico ao lado da estação da Estrada de Ferro Paulista
(foto de Waldemar Sampaio) — Piracicaba — 8-12-1952
Electric tram, in side of the Railway station from Paulista Railway comp.

2. Bondes

Em fins de 1914 a South Brazil Electric Co. apresenta à câmara municipal uma proposta pedindo o privilégio para explorar a força do salto do rio Piracicaba, para efeito de obtenção de energia elétrica, oferecendo em contrapartida bondes elétricos para a cidade.

Em 7 de setembro de 1915 são aprovadas as bases para o contrato que seria por 30 anos.

A primeira linha do contrato seria uma para a Escola Agrícola Luiz de Queiroz,

que a empresa se comprometia a instalar dentro de 90 dias e mais outras dentro de um ano.

Em 6 de outubro são iniciados os trabalhos de construção das linhas de bondes elétricos. Somente em 28 de dezembro de 1915 é que chegam os primeiros carros de passageiros, prevendo-se para o inicio do ano seguinte a inauguração do tráfego.

Dia 15 de janeiro de 1916, com ata da câmara municipal é realizada a tão esperada inauguração, com o comparecimento de altas autoridades locais.

Às 13 h saiu o primeiro bonde, conduzindo vários convidados. O povo levantava vivas à cidade enquanto a banda de musica executava o hino nacional e subiam aos ares as célebres girândolas de foguetes.

A 6 de dezembro de 1921 é inaugurada a linha da vila Rezende, com ponto terminal na estação da Estrada de Ferro Sorocabana.

Em 10 de março de 1922 é inaugurada parte da terceira linha que seria até a Escola Normal, linha essa que não chegou a ser terminada.

Com o aparecimento dos ônibus, os bondes foram sendo esquecidos — pois a compra de peças era proibida, enquanto havia facilidade para importação de automóveis de toda a espécie e gasolina à vontade — e os serviços tranviários se tornaram deficitários.

Finalmente o serviço passou para as mãos da prefeitura que ainda o manteve por vários anos, até que em outubro de 1969 foi extinta a ultima linha, que servia à Escola Agrícola.

EM MEMÓRIA DO BONDE TAMANDARÉ

(1939) **Rubem Braga**

Foi na madrugada de uma segunda-feira — 6 de dezembro de 1937 — que a cidade de São Paulo surgiu arrebentada e descomposta. A av. São João apresentava um sistema de fossas, montanhas, barricadas e trincheiras. A praça Ramos de Azevedo teve rasgado o seu ventre betuminoso e houve trilhos arrancados. Aconteceram muitas coisas estranhas. Nos bairros, famílias acostumadas a dormir no meio do maior silêncio se ergueram aflitas, altas horas, com a rua invadida pelo estrondo de um bonde. Com outras famílias aconteceu o pior. Habituadas através de intermináveis anos a só dormirem bem depois de passar o último bonde, não puderam dormir porque o último bonde não passou. Nem o último, nem o primeiro, nem mais nenhum, jamais.

A "urbs" escalavrada acordou. O homem que esperava seu "camarão", foi informado de que seu "camarão" não existia mais. De acordo com a prefeitura, a Light havia cortado várias linhas de bondes. Os subúrbios distantes ficaram mais distantes e a gente pobre daqueles subúrbios ficou mais pobre. Houve protestos, e houve, sobretudo confusão. Ninguém sabia onde tomar o bonde, nem se havia o bonde, nem o nome do bonde, nem o caminho do bonde. Os guarda-civis (seja dita a verdade) informavam com a maior gentileza. Informavam e depois tomavam bondes errados, porque eles também não sabiam. E alguém murmurava: mas onde estás, onde estás, bonde Brigadeiro Galvão? E o eco respondia: não sei, não. E tu, oh! Vila Clementino, em cujo terceiro banco, um dia chuvoso de 1933, certa mulher ruiva me sorriu? E tu, Santa Cecília, e tu Vila Maria, e tu, Jardim da Aclimação dos meus domingos de sol? E o infinito bonde Jabaquara? E o gentil Campos Elíseos? Higienópolis também morreu...

Mas, quem morreu, quem morreu, e isso me custa dizer, foi o grande bonde Tamandaré. Morreu o grande bonde Tamandaré, pai e mãe de todos os bondes. De acordo com a tabela da Light e as indicações dos guias da cidade esse bonde tinha um itinerário e um horário. Mas ele nunca soube disso, mesmo porque — a verdade seja sempre dita — o grande bonde Tamandaré era analfabeto e não funcionava bem da cabeça. Suspeito que ele se entregava a libações alcoólicas na Aclimação e tinha uma paixão encravada no Ipiranga. Um dia eu o encontrei ao meio-dia, sob um sol de rachar, em estado lamentável na praça do Patriarca, e não pude deixar de sorrir. Ele certamente percebeu, porque no mesmo dia, às 2 h da tarde, quis me matar no largo da Sé. Uma vez na praça do Correio, exatamente na praça do Correio, numa noite de grande tempestade, ao passar junto ao monumento de Verdi, esse bonde parou, protestou, armou um escarcéu e fez um comício monstro, berrando por todos os balaústres, dizendo que aquela estátua era um absurdo.

Ele entrava a qualquer hora em qualquer rua, desde que houvesse trilhos. É necessário notar que só respeitava essa condição da existência de trilhos quando não estava enfurecido; e frequentemente estava. Mas tinha um grande coração. Só matava mulheres muito feias e homens muito chatos, e em toda a sua vida esmagou apenas nove crianças, sendo três pretinhos (dos quais dois no Piques), uma meninazinha loura, um italianinho jornaleiro, dois filhos gêmeos de uma lavadeira e dois não especificados.

Eram todas, unanimemente, crianças pobres demais. As mães (quando havia mães) gritavam com desespero e lançavam agudas maldições, entre soluços, contra o bonde Tamandaré. Ele disparava para não ouvir aqueles gritos. Levava as rodas sujas de sangue mas sentia o coração limpo, e murmurava para si mesmo que tinha razão: "eram pobres demais!" A morte daqueles dois filhos gêmeos da lavadeira foi a sua mais bela proeza. Um deles atravessava a rua correndo, e o outro corria atrás para pegá-lo. Quando um pegou o outro, o grande bonde Tamandaré pegou os dois, e os massacrou a ambos, em lindo estilo. "Eram pobres demais."

Um velho empregado do barracão da Light, que tem uma perna só, me jurou por essa perna, que jamais viu o bonde Tamandaré se recolher ao barracão na hora em

que todos os bondes honestos habitualmente se recolhem. Esse perneta não quis confirmar (nem tampouco desmentir) aquela história sobre a mulata do Piques: todas as tardes, pelas 6 h, o bonde Tamandaré se encontrava com essa mulata no Piques. E quando ela subia para um banco, a caminho de sua casa, o grande bonde corria mais, sem entretanto fazer muito barulho. Corria ladeira acima, balançando suavemente no colo a sua mulata — e quem ouvisse bem o ronco de seu motor, notaria obscuras palavras de amor.

Uma tarde a mulata não estava junto ao poste de toda a tarde. O bonde subiu a ladeira rangendo, desconsolado e inquieto. Esperou o dia seguinte. Nada de mulata. Indagou, indagou, a todos os passageiros, a todos os postes, e fios, e trilhos, e calçadas, e asfaltos. Quando soube, por um Ford de praça, que ela partira para o Rio de Janeiro, foi à praça Ramos de Azevedo e exigiu do administrador da Light a sua transferência para a capital do país. O administrador secamente respondeu que não. Tamandaré insistiu: a companhia era a mesma... "Não". Tamandaré saiu alucinado e subiu pela rua da Consolação com tanto barulho que acordou todos os defuntos de dois cemitérios. Pela meia noite dezenas de fiscais, motorneiros, condutores e guarda-chaves deram o alarma: sumira o bonde Tamandaré!

Um ex-empregado que se esforçava para ser readmitido comunicou que o havia visto pelas 11,30 h. em atitude suspeita junto à porteira do Brás. Foi a pista. No dia seguinte, ainda ao amanhecer, Tamandaré foi preso em Barra do Piraí e recambiado para São Paulo. Estava completamente bêbado e havia invadido os trilhos da Central do Brasil. Voava em direção ao Rio.

O perneta do barracão não quis me confirmar essa história. Quando perguntei se podia desmenti-la, ele fez um gesto indefinível com a cabeça e tirou fumaça de seu pobre cachimbo. Depois olhou para um lado e outro. Tive a impressão de que ia me confirmar tudo em segredo. Mas cuspiu uma saliva suja e disse apenas:

"Tamandaré... Um belo bonde! muito bom mesmo... Muito bom..."

Talvez estivesse com medo, mas eu não sei dizer se era medo ou uma verdadeira amizade.

PIRAJU

Unidade da Federação: São Paulo
Latitude: 23° 11' 44" S — **Longitude:** 49° 22' 29" W
Altitude: 591 m — **Área:** 1.001 km²

1. Localização e história

A cidade está localizada na zona fisiográfica Sorocabana, em região de clima quente e dista da capital do Estado 284 km em linha reta.

Com a chegada nesta região em 1860 de Joaquim Antonio Arruda e seus familiares e a instalação de um núcleo à beira do rio Paranapanema, dá-se praticamente a fundação da cidade.

Alguns historiadores dão como 1847 o início do povoamento, quando para ali veio um padre capuchinho, Frei Pacífico Montefalco, que fundou um patrimônio sob o orago de São João Batista.

Em 16 de março de 1871, pela lei provincial n.° 23, foi criado o distrito de paz e elevado a freguesia, com o nome de São Sebastião do Tijuco Preto e a lei provincial n.° 111, de 25 de abril de 1880 eleva-a à categoria de vila.

O decreto estadual n.° 200 de 6 de junho de 1891 mudou o nome para Piraju, que em tupi significa "peixe amarelo".

Em 1905 é inaugurado o serviço municipal de energia elétrica e em 2 de setembro de 1906 chega a Piraju o primeiro trem da Estrada de Ferro Sorocabana.

Através da lei n.° 1.038, de 19 de dezembro de 1906 a vila recebe os foros de cidade.

O bonde inaugural, repleto de convidados — Piraju — 15-8-1915
The first tram, filled of guests

2. Bondes

A idéia da construção de um tramway elétrico de penetração no município é lançada no seio da câmara municipal, em 1911, pelo vereador Ataliba Leonel, que recebe aplausos.

Os respectivos contratos para construção são assinados em 13 de novembro de 1911, e são iniciados os trabalhos de construção no começo de 1912.

Além da linha circular no centro da cidade, foi construída uma linha suburbana, ligando a estação da Estrada de Ferro Sorocabana a Sarutaiá, com 26 km de extensão.

Album da Fabrica Brill, mostrando um dos bondes de passageiros para Piraju — 1912
Photo from J. G. Brill showing one passenger electric tram for Piraju

Bonde reboque fechado para cargas do tramway eletrico de Piraju — 1912
Freight closed trailler of the electric tramway of Piraju

Em 15 de agosto de 1915 é inaugurado o serviço, contando com a presença de altas autoridades estaduais, deputados do município e vários convidados. Tendo partido da estação o bonde n.º 101 da fábrica J. G. Brill, norte-americana, repleto de convidados,

após uma hora de viagem chegou à fazenda Santa Maria, em Sarutaiá, término da viagem.

A última concessionária, Cia. Luz e Força Santa Cruz, não pôde continuar os serviços e em 1930 paralisou-os parcialmente. A câmara municipal autorizou a supressão da linha em sessão de 2 de agosto de 1937, conforme lei municipal n.º 7, do então prefeito Joaquim de Almeida.

O COCHEIRO CONTA SUA VIDA

(cançoneta) (1900) **Artur Azevedo**

Meu nome é Chico Zé Marcondes
Sou Português, nascido em Fão.
Como cocheiro, entrei pros bondes —
Nove ou dez anos já lá vão
Que rache frio ou chova sangue
As três e pouco estou em pé
No quiosque "Nova Flor do Mangue"
Tomando o belo do café.

Acabo de tomar o café   Tiro-me para a estação   vira   acende   Olha essa parelha! Lá vem o bonde por aí abaixo!

Estribilho

Olá cocheiro!
Vem passageiro,
Pára ligeiro
Travou!
Parou!

Destrava o carro agora!
Fustiga os animais!
Multado és sem demora
Se rápido não vais

Brrrrr
Ah! Ah!
Pronto,
Eis-me no ponto!
Travou!
Parou!

Tenho atestados mil que provam
Que eu cá não sou nenhum novel;
Há tempos fui de São Cristóvão,
Mas hoje sou Vila Isabel
Nunca terei um desafogo
Quero dizer assim mais tal
Se nunca for de Botafogo
Se nunca for Botanical.

Tim! Um passageiro! Quem é? É o sr. Visconde de Paratimirim? Tim! Uma passageira! Quem é? A sra. Baronesa de Cajapó... Não é como na linha do Engenho Novo... Tim! É o seu aquele, empregado na Pagadoria das Tropas... ah! (com um suspiro).

Estribilho

Olá, cocheiro etc.

É bolear minha cachaça,
Vaidoso sou como um pavão;
Não há dinheiro que me faça,
Servir num bonde de tostão.
Eu hei de dar muito cavaco
Se o meu destino inda quiser
Que eu leve um dia um bonde ao Saco
Ou mesmo o traga ao Carceler.

Por um tostão, Senhores, por um miserável tostão, que de maçadas! E depois, que ruas! De vez em quando uma carroça... Fica-se duas horas parado... "Descarregue isso, alma do diabo!" Espere, se quiser! Eu conheci um doutor que quando não tinha pressa, e queria fazer horas, tomava um bonde de tostão! Como vai o pobre carro aos boléus por ali fora! A todo momento, apito. Olha o andaime é direita! Que inferno!

Estribilho

Olá cocheiro etc.

Se um feliz carro de praça
Vejo passar ao lado meu,
Nem mesmo um ar da minha graça,
Nem um olhar lhe atiro eu...
No meu viver só me consterna
Bem francamente o que o dizer vou
Que, sem querer, mais de uma perna
Meu pobre bonde já quebrou:

No dia seguinte a chapa nos jornais! "O cocheiro conseguiu evadir-se." Pudera! Se tem a gente de comparecer ao tribunal! (Interrompendo-se e coçando a cabeça) Hum... Um tribunal é isto... (Aponta para a platéia) não consegui evadir-me... serei absolvido? Ora! Há de ser o que Deus quiser!

Estribilho

Olá cocheiro etc.

PORTO ALEGRE

Unidade da Federação: Rio Grande do Sul
Latitude: 30° 01' 53" S　　**Longitude:** 51° 13' 19" W
Altitude: 10 m　　**Área:** 482 km²

1. Localização e história

O município de Porto Alegre está situado à margem do estuário do Guaíba, junto à lagoa dos Patos. Em 1737, uma expedição oficial de conquista, comandada por Silva Paes, funda na barra do Rio Grande o forte de Jesus, Maria, José. No local havia três sesmarias: São José, Senhora de Sant'Ana e São Gonçalo. Em 19 de dezembro de 1752 chegam 60 paulistas pertencentes à tropa do coronel Cristovão Pereira de Abreu, mobilizados para o trabalho de demarcação de limites determinado pelo tratado de Madri, em 1750. Esse fato marca a origem do agrupamento urbano de Porto Alegre, pois anteriormente ali só existiam propriedades privadas.

Chegam 60 casais açorianos, em passagem para as Missões mas em virtude da guerra Guaravítica (1754/1756) não puderam continuar e assim formaram o primeiro aldeamento português em terras rio-grandenses. Mas só 20 anos depois é que o governo cumpre suas obrigações contratuais com os colonos e em 1773 a freguesia recebe o nome de Nossa Senhora da Madre de Deus de Porto Alegre.

Os açorianos dedicam-se à cultura do trigo e, favorecidos pela amenidade do clima e fertilidade do solo, prosperam seguidamente, permitindo-se, no fim do século XVIII, terem seus escravos.

Predio da Cia. de Carris (foto do livro Biografia de uma cidade) — Porto Alegre — 1875
1875 photo, showing the car house of the Carris comp.

A 3 de dezembro de 1810 instalou-se um pelourinho e a freguesia passou a vila e em 14 de novembro de 1822, por decreto de D. Pedro I, foi elevada à categoria de cidade.

Em meados de 1824 chegam os primeiros imigrantes alemães, destinados à colonia de São Leopoldo.

Seu primeiro jornal surge em 1827, "O Diário de Porto Alegre", órgão do governo provincial.

A 20 de setembro de 1835 irrompe a revolução farroupilha, quando Bento Gonçalves, Onofre Pires e Gomes Jardim declaram deposto o presidente da província, Fernandes Braga. Os revolucionários ficaram de posse da capital até 15 de julho de 1836, quan-

Bonde de dois pavimentos, conhecido como "Imperiais" (foto do livro Biografia de uma cidade) — Porto Alegre — 1908

do o presidente então eleito pelos mesmos, Marciano Ribeiro, foi aprisionado e deposto por Marques de Souza, futuro conde de Porto Alegre. Posteriormente a cidade sofreu vários assédios, mas nunca chegaria a ser invadida novamente, o que lhe valeu o título de "cidade mui leal e valorosa", conferido por lei imperial de 1841.

A cidade progrediu desde então e em 1848 a câmara municipal estabeleceu a obrigàtoriedade do calçamento dos passeios fronteiriços às casas das ruas centrais. Também nesse ano foi iniciado o calçamento do leito das ruas, e dois anos depois é iniciada a construção do Theatro São Pedro, que muitos achavam na época de "tamanho despropositado para a pequena capital".

Em 1861 é firmado contrato homologado por lei provincial n.º 466 de 2 de abril, com a "Companhia Hidráulica Porto-Alegrense" para fornecimento de água encanada à população.

2. Bondes

Em 1864 o cidadão Estácio Bitencourt contratou a construção de uma linha de carris de ferro, que partindo da Várzea alcançava a Azenha e a estrada do Laboratório,

subindo-a até os fundos da capela do Menino-Deus

O tráfego teve início em 1.° de novembro de 1864 e eram pequenos veículos de dois pavimentos, semelhantes aos ingleses, puxados por pequenos burros. O povo os apelidou de "maxambombas", que era o nome que se dava na época às locomotivas da então Estrada de Ferro D. Pedro II, as quais trafegavam até a povoação e antiga freguesia de Santo Antonio de Jacutinga, em Iguaçu, onde havia um engenho de Martin Corrêa Vasques, com o nome de Maxambomba, desde 1710.

A duração da companhia foi efêmera, pois seu empresário, não suportando os prejuízos, não conseguiu manter os serviços por muito tempo.

Em 1872 é fundada a "Companhia Carris de Ferro Porto-Alegrense", com o capital efetivo de 600.000$000, com fundos rio-grandense e carioca. O decreto n.° 4.985, de 19 de junho de 1872 aprova os estatutos e concede autorização para funcionar. A bitola estipulada foi de 1 m entre trilhos, com material rodante da firma norte-americana John Stephenson e Co. O prédio onde se instalou a novel companhia era um casarão na Várzea (av. João Pessoa, onde se situava a Faculdade de Economia da URGS).

As linhas começaram a ser colocadas com afinco e assim, em 4 de janeiro de 1873, pôde ser inaugurado o serviço com a linha do Menino-Deus, tendo como ponto de partida a Estação Central, acima descrita.

Largo Montevidéu, Mercado, praça 15 de Novembro e trecho da rua Voluntários da Pátria (livro Rio Grande do Sul — Biblioteca Mário de Andrade) Porto Alegre — 1920
Montevidéu square, Market, 15 de Novembro square and part of Voluntários da Pátria street. 1920

A companhia era uma sociedade anônima, com estatutos aprovados pelo presidente da província. O capital passou a ser de 1.200.000$000 e sua primeira diretoria foi a seguinte: presidente, Themistocles Petrocochino, secretário, Francisco de Miranda Silva Ribeiro e tesoureiro, Faustino Ferreira de Oliveira Guimarães. (A inauguração oficial foi a 25 de julho de 1873, como parte das festas do centenário de Porto Alegre.)

O material rodante se compunha de 11 carros fechados, nove abertos e um troly de linha. A extensão inicial era de 16.820 m.

A seguir foram inauguradas as linhas do Partenom e Caminho Novo. Em fins de 1890 a extensão das linhas já atingia 32 km.

Usina elétrica da rua Voluntários da Pátria e estação de bondes da av. Redenção — Porto Alegre — 1920
Power house in Voluntários da Pátria street and car house in Redenção avenue — 1920

3. Nova companhia

Em 1891 foi organizada outra companhia para explorar os serviços de carris de ferro. Era a "Companhia de Carris Urbanos de Porto Alegre" que iniciou os seus serviços em 15 de janeiro de 1893 com a linha da av. Independência. Poucos anos depois são instaladas as de São João e algumas outras, num total de 15 km de vias.

Ao fim do século a cidade dispunha de um bom serviço de transporte coletivo urbano, como centro populoso e econômico que era, mas necessitava acompanhar o progresso que se via em várias partes do mundo e também em algumas cidades brasileiras: o bonde elétrico.

4. Bonde elétrico

Assim sendo, a Intendência Municipal chamou concorrentes para a instalação dos bondes movidos a eletricidade em 1906.

As duas empresas que serviam com os bondes a burro, Cia. Carris de Ferro Porto-Alegrense e a Companhia de Carris Urbanos se fundiram, e a empresa reformou seus estatutos nascendo então a "Companhia Força e Luz Porto Alegrense", que assina contrato com a municipalidade em 14 de abril de 1906 para a instalação do serviço de "tramways" elétricos. A concessão foi por 40 anos, e o capital estipulado de 2.652:000$000 mais um empréstimo em debêntures da mesma soma. A nova companhia também forneceria a iluminação elétrica da cidade.

Em 23 de outubro de 1906 chegam da Europa vários engenheiros ingleses que iriam dar começo aos estudos e aos trabalhos de construção das novas linhas. Em 1.º de novembro chega o material encomendado na Europa, sendo a descarga feita no trapiche da companhia, na rua Voluntários da Pátria, e no trapiche da casa de máquinas da intendência.

No dia 8 de novembro teve início a distribuição dos trilhos, cabendo os primeiros

à rua do Menino-Deus. "onde se vê grande numero de percursores de uma nova vida para os arrabaldes", como menciona um jornal da época

Estação de bondes da Cia Força e Luz Porto-Alegrense — 1912
(Note-se que, curiosamente, os bondes seguem a mão esquerda já que o sistema foi implantado por Ingleses)
Car house from "Comp. Força e Luz Portoalegrense" in 1912 (Note as curiosity that the trams use the left hand in the street. That is because the system was an English project.)

Interior das oficinas da Companhia de bondes. A direita vê-se um dos carros "imperiais" — 1912 — Porto Alegre
Interior of the shops of the tram's company. At right we can see a double-deck or "imperial"

Os trilhos eram do peso de 32 kg/m, ou cerca de 320 kg/unidade. Os de fenda, que seriam adotados nas ruas centrais e principais da cidade pesavam 42 kg por metro-corrente.

Teve início, em 6 de dezembro de 1906, o assentamento de trilhos para os bondes elétricos na rua do Arroio que seria uma parte da linha circular da rua Duque de Caxias. Também começavam as obras das linhas da Glória, Teresópolis, Partenon e Menino-Deus.

A empresa construiu a usina geradora de energia elétrica na rua Voluntários da Pátria, entre a rua Coronel Vicente e a da Conceição em um belo edifício em estilo renascença, dividido em dois corpos. A força motriz era de 900 kW/h. A chaminé tinha 47,10 m de altura e a antiga estação central da Várzea foi aumentada em virtude do elevado número de carros, além de no local se encontrarem as oficinas, depósitos e conservação de carros.

Foram adquiridos 37 carros elétricos, que se compunham de 29 do serviço ordinário do tráfego e oito de sobressalente. Desses, dois eram com dois pisos, ou estrados, com lugar para 62 passageiros. Cada carro tinha dois motores com força de 35 Hp. A bitola estabelecida foi de 1,435 entre trilhos.

5. Inauguração

Tudo preparado para a festiva inauguração que se deu no dia 10 de março de 1908. O povo temia que a velocidade dos novos veículos se tornasse um prejuízo para o trânsito. Por isso foi estabelecida a velocidade máxima de 8 km/h na zona urbana e 20 km/h na suburbana.

Entraram em tráfego os **"carros imperiais"** de dois andares, só conhecidos na América do Sul, em Buenos Aires. Os trabalhos de instalação foram efetuados pela firma inglesa Dick Kerr & Co. Ltd., que também forneceu os novos bondes. A diretoria da Cia. Força e Luz nessa época era a seguinte: diretor-presidente, Possidonio da Cunha;

Rua 7 de Setembro (bondes na mão esquerda) — Porto Alegre — 1920
7 de setembro street (The trams run in the left hand)

diretor-secretário, João B. de Sampaio, diretor do tráfego, coronel Virgílio Rodrigues do Valle.

A primeira viagem foi efetuada com pleno êxito e com grandes solenidades, tendo os veículos partido da nova oficina e depósito de carros da Várzea e seguido até a esquina da rua Luiz de Camões, onde era o fim da linha Partenon, retornando à garagem.

O jornal "O Correio do Povo", de 10 de março de 1908 estampava em amplas manchetes: "Hoje começarão a trafegar os primeiros bondes elétricos da capital. As linhas que começam a ser servidas por essa tração são as do Menino-Deus, Partenon, Glória e Teresópolis. O tráfego como é fácil de imaginar não será regular."

Nessa época, o ponto inicial de todas as linhas de bondes foi estabelecido na

Rua Marechal Floriano e praça XV de Novembro — Porto Alegre — 1920
Livro: O Rio Grande do Sul (Biblioteca Publica Mario de Andrade — São Paulo) — Porto Alegre
Marechal Floriano street and XV de Novembro square

praça da Alfândega. (Em 19 de março de 1908, uma semana depois da inauguração, houve uma greve dos motorneiros de bondes, exigindo melhorias de condições de trabalho.)

Em 1909, conforme estatística da época, o capital da companhia já estava em torno de 5.000:000$000, o número de passageiros transportados elevou-se a 5.996.346 e a receita bruta alcançou a cifra de 1.157:976$820. No ano seguinte a receita aumentou para 1.282:727$630, com 6.733.179 passageiros transportados.

6. Novas linhas — Novos bondes

Em fevereiro de 1909 começaram os trabalhos de essentamento de nova linha entre o arraial de Teresópolis e a praia da Tristeza.

A companhia, em 1910, recebeu mais dez carros novos, tendo encomendado no Exterior mais 20. (Note-se que os primeiros eram importados da Inglaterra e os seguintes vieram dos Estados Unidos.)

A cidade foi crescendo ao longo das linhas de bondes. Exemplo disto são os bair-

ros industriais de Navegantes, São João e Floresta, que assim se formaram.

Os bondes de dois andares, ou imperiais não foram aprovados e logo deixaram de circular, porque a topografia da cidade não o permitiu. Só serviam em casos esporádicos. Em maio de 1911 a companhia encomenda mais 20 bondes para melhorar o serviço de viação.

Os bondes em Porto Alegre receberam carinhosamente apelidos jocosos. Os primeiros como já mencionamos foram os "imperiais"; junto apareceram os "operários" que eram os antigos carros de tração animal, que passaram a ser rebocados pelos elétricos. Como em São Paulo, foram apelidados de "caradura" como alusão ao cavalheiro de maior posse que viajava no "operário", cuja tarifa era mais barata, para economizar alguns trocados. Apareceram depois os "gaiolas" com janelas fechadas com arame. Os comentários da época diziam que esses bondes, nos Estados Unidos, eram usados nos bairros de negros e que a tela servia para evitar agressões quando passavam por bairros de brancos.

Os mais incômodos foram os "Minas Gerais", apelido tirado do couraçado do mesmo nome, então orgulho da marinha do Brasil. Esses bondes eram pesadões e muito barulhentos. Havia, também, os bondes noturnos que foram apelidados de "fantasmas".

Rua Voluntários da Pátria (livro: O Rio Grande do Sul) — Porto Alegre — 1920
Voluntários da Pátria Stret in Porto Alegre

Em dezembro de 1912 foi inaugurada a linha para o bairro de Higienópolis. Estas eram as linhas em tráfego em 1920: Moinhos de Vento; Menino-Deus; Partenon; Teresópolis; Glória; Navegantes; São João. [1]

Em 1921, a Cia. Força e Luz remodelou suas oficinas, que, sob a direção do eng. C. W. Muller se tornaram perfeitamente aparelhadas para qualquer serviço. Ali se tornou possível nesse ano a construção de seis novos bondes, sendo cinco do tipo aberto e um fechado. Na sua fabricação foram apenas aproveitados os truks de veículos que

1) Guia público de Porto Alegre — Hugo Müller — 1920

Avenida Borges de Medeiros (livro Rio Grande do Sul — Imagem da terra gaucha) — Porto Alegre — 1942
Borges de Medeiros avenue in Porto Alegre

já não se achavam em condições de trafegar. A madeira empregada era toda oriunda do próprio Estado, sendo que ainda nas oficinas foram prontificadas todas as ferragens necessarias a um bonde, inclusive as niqueladas. Os próprios motores também eram ali reparados, existindo uma sessão especial, destinada ao enrolamento de fios e bobinas. Nessa oficina, os chamados "imperiais" foram reformados em 1921, sendo transformados em veiculos fechados.

Era projeto, nessa época, construir mais 16 bondes do tipo fechado, tendo cada um dois motores de 50 Hp. O material rodante se compunha de 40 carros do tipo fechado, 47 abertos e 30 comboios, ou seja, um total de 117 veiculos.

7. Renovação do contrato

Em fevereiro de 1925, são iniciadas as conversações entre Octávio Rocha, intendente municipal, e Possidônio da Cunha, diretor presidente da Cia. Força e Luz, para a renovação do contrato da empresa com a municipalidade.

A companhia pretendia elevar para $300 réis o preço da passagem em todas as linhas, desde que tivesse aumentado o material rodante de dez carros motores, encomendados no estrangeiro. (Havia mais dez em viagem.) As passagens de $300 réis começariam a vigorar depois de já repassado todo o material existente e postos em serviço os referidos carros. Pela manhã e à tarde correriam bondes em todas as linhas, para operários, ao preço de $200 réis a passagem.

Em março desse ano, em virtude da prolongada estiagem, o nível das águas em Guaíba baixaram excessivamente, prejudicando o abastecimento das caldeiras da usina de força e luz a ponto de forçar a diminuição do tráfego de bondes, como já havia acontecido no ano passado em São Paulo.

Em maio de 1925, foi assinada na Intendência de Porto Alegre a novação de contrato com a companhia para exploração dos bondes elétricos.

Pelo novo contrato, as passagens passariam para $300 réis, cobrados em duas sessões. Se o dividendo não atingisse 12% depois do novo material ser posto na linha, a companhia poderia cobrar passagem uniforme de 300 réis até que o dividendo atingisse aquela percentagem. Quando o dividendo excedesse 12% a companhia seria obrigada a reduzir proporcionalmente o preço das passagens. A empresa também se comprometia a estabelecer, durante duas horas pela manhã e duas à tarde, bondes para operários, com passagem a $200 réis em todas as suas linhas.

De acordo também com esse contrato, os trilhos dos bondes passariam a ser soldados, ficando inteiriços, eliminando-se as talas de ferro que se usavam para junção até então.

Foi por essa época também, que foram retirados do tráfego, os bondes "Imperials".

8. Uniformização de preços

Em abril de 1926, a Cia. Força e Luz envia um ofício a Octávio Rocha, declarando que o dividendo a distribuir não atingiria a previsão da cláusula XVIII do seu contrato, motivo pelo qual pedia que lhe fosse concedida a uniformização do preço de $300 réis nas passagens de bondes em todas as linhas. Octávio Rocha, de acordo com o que preceituava a citada cláusula, resolveu mandar fazer um exame na escrita e contabilidade da companhia por peritos, a fim de resolver sobre a concessão ou não de tal medida.

Em maio essa comissão apresentou o resultado dos exames dos livros de contabilidade, confirmando que no último semestre a Companhia Força e Luz não pôde distribuir dividendo algum aos acionistas, tendo o intendente municipal permitido então a uniformização das passagens de bondes para $300 réis.

9. Novidades

No mês de junho de 1926 chegaram cinco novos bondes encomendados e fabricados na Bélgica. Deu-se, também, a introdução nos veículos dos freios de ar comprimido.

Em janeiro de 1927 chegaram mais cinco novos bondes da Bélgica, fabricados pela "Energie Marcinelle".

Estes novos veículos já vinham com os freios de ar comprimido e um repórter assim relata uma visita a esses novos veículos:

"Constatamos então, os novos melhoramentos introduzidos: cada novo bonde possui freios de ar comprimido, melhoramento esse usado em todos os bondes das principais cidades do mundo, e que de há muito se tornava uma necessidade para Porto Alegre, a fim de evitar os contínuos desastres aqui ocorridos, em sua maioria devido à falta desses freios. Junto aos freios encontram-se dois manômetros para indicar o funcionamento dos freios referidos. O controle tem um freio eletromagnético, além de um outro manual para o caso do freio elétrico ou a ar não funcionar. A carroçaria do novo bonde é feita de chapas de metal, sendo o chassi de ferro, com peças inteiras. No interior do bonde há sete lâmpadas, três lustres e duas lâmpadas sinaleiras, uma azul e outra vermelha, de acordo com as exigências da inspetoria de veículos.

"Há ainda, oito ventiladores automáticos, sendo quatro de cada lado para a renovação de ar.

"Os bancos são mais largos e cômodos, com assentos de palhinha, sendo empregada a madeira de carvalho em todo o bonde. O assoalho é todo de linóleo com molduras de cobre. O teto é de fantasia e as cortinas oleadas.

"O relógio para marcação de passagens é do tipo usado nos Estados Unidos. Os novos carros possuem, nas duas plataformas, grades de ferro para evitar a descida de passageiros quando o bonde estiver em movimento.

"As grades permanecerão fechadas, devendo as pessoas tomar o bonde por trás e descer pela frente." (2)

Av. Borges de Medeiros — Porto Alegre — 1950

2) Brazil Ferro-Carril — nº 503 — 19-5-1927

Porto Alegre — 1935

Em agosto de 1927 os bens móveis da companhia se compunham de 92 carros motores, 35 reboques, um carro-socorro, um para limpeza e irrigação, dois carros escada, um automóvel para reparações e ligações da linha aérea.

10. Compra da Cia. Carris Porto-Alegrense

Em 1927 são iniciadas também as negociações para a compra da "Carris" pela empresa americana "Electric Bond & Share", dona de cerca de 400 empresas elétricas em atividade em várias partes do mundo.

Em 15 de maio de 1928 com a compra da maioria das ações da Companhia Carris Porto-Alegrense, a companhia americana assume o controle desta, assinando novo contrato com a municipalidade. Os novos estatutos são aprovados. A nova empresa seria uma sociedade anônima, funcionando sob a mesma razão social e com duração indeterminada. O capital seria de 15.000:000$000. A diretoria antiga renuncia aos cargos e são eleitos os seguintes novos diretores: W. F. Routh; F. C. Eastin Jr.; L. A. Thomas; W. A. Haile; C. N. Burnet,

O conselho administrativo era formado por W. R. Routh, F. C. Eastin Jr. e L. A. Thomas.

Para o conselho fiscal foram escolhidos A. N. Cudworth; W. T. Webb; Jeffry Grubber, sendo suplentes L. F. Ivanhoé, Henry Luiz e A. Neil.

Para presidente da companhia e do conselho administrativo, foi eleito W. F. Routh.

Um dos primeiros atos da nova "carris" foi a aquisição de auto-ônibus, para tentar evitar a concorrência de companhias particulares, que já se começava a sentir, e auxiliar as linhas de bondes.

Esses novos ônibus foram encomendados nos Estados Unidos, pesando cerca de 5 t, com força de 41 Hp, pesando o chassi 865 kg e com velocidade máxima de 70 Kph. Previa-se o tráfego de 22 carros nas seguintes linhas: "Caminho do Meio", com 162 viagens por dia; "São Manoel-Santa Ana", com 163 viagens por dia; "Mont'Serrat", com 163 viagens por dia; "Floresta-São João", com 83 viagens por dia; "Duque de Caxias", com 130 viagens por dia.

Em princípios de 1929 são encomendados nos Estados Unidos mais 20 bondes pa-

ra serem empregados no tráfego de suas linhas. Os novos veículos chegaram em junho ao Rio Grande e foram remetidos para Porto Alegre pela chata Baia, da companhia Estrada de Ferro e Minas de São Jerônimo.

A descarga dos novos bondes, todos do tipo fechado, com 42 lugares, foi feita nos fundos da nova usina da Cia. de Energia Elétrica Rio-Grandense.

Em 22 de agosto chegam ao Rio Grande, a bordo do vapor Fordjord, mais dez carros elétricos para a Carris Porto-Alegrense, encomendados na Filadélfia, da fábrica J. G. Brill.

Nesse mesmo mês é completamente remodelado o bonde n.° 80 um dos mais antigos e no qual foram adaptados os freios de ar comprimido e portas automáticas. Ao lado do motorneiro que trabalharia sentado, foi colocada uma caixa na qual o passageiro poria a importância da passagem, tendo em cada balaústre um botão para uma campainha elétrica. Para designar a linha foi restabelecido o antigo sistema de letreiros luminosos ao lado dos quais existia outra caixa com a inicial da linha.

Chegam, em novembro de 1929, mais 16 novos bondes, de quatro rodas, do tipo Birneys. Em fevereiro de 1930 é iniciado em Porto Alegre um novo tipo de transporte: um serviço combinado entre os bondes da linha Independência e um dos novos auto-ônibus adquiridos pela Carris. O ônibus trafegava da esquina da rua Coronel Jardim (linha do bonde) até a rua Silva Jardim (igreja Auxiliadora) e vice-versa, das 6,30 h às 21,30 h. Para esse serviço de baldeação seriam usados cupons de formatos especiais.

Em setembro, a Cia. Carris Porto-Alegrense adquire o privilégio para exploração do serviço de auto-ônibus na cidade. Nessa época, o material rodante tranviário era desse porte: 37 carros abertos; 40 fechados de fabricação inglesa, oito belgas, 20 carros fechados americanos Brill (para 44 passageiros sentados e possuindo freios elétricos de ar comprimido e travas mecânicas, podendo ser manobrados por um só homem) e 40 carros Birneys, estes do tipo "segurança", achando-se equipados de freio manual, elétrico e de ar comprimido.

Em janeiro de 1930 foram retirados do tráfego todos os carros de reboque. Em 1929 o número de passageiros transportados foi de 25.137.663.

11. Nova transação

Pouco depois a companhia passou para um consórcio de empresas carboníferas "sediadas no Rio de Janeiro, que depois de construir a usina da rua General Salustiano e de fechar as usinas da Força e Luz (também adquiridas) à rua 7 de setembro e Voluntários da Pátria, organizaram a "Carris Porto-Alegrense" e a Energia Elétrica Porto-Alegrense", por contrato de 13 de setembro de 1928, com dois ramos distintos de serviço: transporte de passageiros e fornecimento de força e luz". [3]

Os bondes eram pintados inicialmente de verde, o que lhes dava uma aparência agradável. Posteriormente foram pintados de amarelo, pouco antes da extinção do serviço. Aos poucos foram surgindo novas linhas, tendo no total os seguintes itinerários: Navegantes; São João, Floresta, Independência, Mariante; São Manoel, Partenon, Azenha; Glória, Teresópolis, Menino-Deus, Venâncio Aires; Republica, Circular e Duque de Caxias.

Em princípio da década de 60, o então prefeito Ildo Meneghetti encampou a Companhia Carris Porto-Alegrense, organizando então um departamento de transporte coletivo de ônibus e bondes. (Desde 1952 a prefeitura controlava a Cia Carris.)

12. Fim dos bondes — Nascimento e fim dos trólebus

Foi projetado um serviço de trólebus para auxiliar o serviço de bondes. Os primeiros trâmites para a implantação do sistema se deram em 1954. Naquela época, era desejo da prefeitura instalar 150 km de linhas que seriam servidas por 300 veículos.

3) Porto Alegre Através dos Tempos — Archimedes Fortini — Divisão de Cultura — Porto Alegre — 1962 pág. 112

Vê-se os primeiros ônibus trafegando junto com os bondes — Porto Alegre — 1925
We can see the first autobus traffing with the trams in the street — 1925

"Auto-Trilhos" da VFRGS, que funcionavam durante a estação de verão entre Porto Alegre e Caxias e entre Porto Alegre e Canelas. Eram dois, de n.os 74 e 75. Esses ônibus foram comprados da Cia. Carris Porto-Alegrense e adaptados para o serviço sobre trilhos nas oficinas da rede em Santa Maria — 1935
"Auto-Trilhos" (auto-rails) from Viação Férrea Rio Grande do Sul. This type of transport operated in summer season between Porto Alegre and Caxias and between Porto Alegre and Canelas. There were two cars with n.os 74 and 75. This bus was buyed from Cia. Carris Porto-Alegrense and adapted to run in the rails in the shopps of the VFRGS, in Santa Maria

dos quais 100 numa primeira etapa. Nesses projetos deu-se um caso curioso: em 1958 foi realizada concorrência para a implantação da rede aérea, o que foi feito, enquanto se aguardava o resultado de outra concorrência para a compra dos veículos.

Ficou Porto Alegre alguns anos com a rede instalada e sem veículos para usá-la. Então o governador do Estado, sabendo que em Recife acontecia o contrário, isto é, havia veículos e não havia sido instalada ainda a rede aérea, entrou em contato com o prefeito de Recife, consultando-o sobre a possibilidade de serem cedidos, por empréstimo, alguns trólebus para inaugurar o serviço. De Recife foi respondido que não havia impedimento e iria ser feito um ofício autorizando o empréstimo. Então surgiu o impasse: o governador do Rio Grande do Sul queria que o empréstimo fosse feito em caráter não oficial, pois iria deixar em má situação a administração. Como a prefeitura do Recife só cederia os trólebus oficialmente, a negociação não foi efetuada e os serviços de trólebus em Porto Alegre só puderam ser inaugurados em dezembro de 1963, como auxiliar dos bondes elétricos e com somente cinco veículos. Posteriormente foram adquiridos mais quatro e não passou de nove a frota máxima.

O programa previsto, que era de 300 veículos, ficou reduzido a nove e a quilometragem das linhas, que era calculada em 100 km não passou de 9,6 km. O sistema, mal implantado, apresentava problemas, tais como: frequentes interrupções no fornecimento de energia; precariedade das subestações alimentares, algumas remanescentes dos serviços de bondes e instaladas em 1906; rupturas frequentes do fio trolley;

Vista de rua — Porto Alegre — 1950
Street scene in Porto Alegre

acidentes com outros veículos e pedestres, provocados por problemas mecânicos de freio e suspensão dos veículos. Esses problemas, aliados à pressão contrária, fizeram com que poucos anos após a sua instalação, o serviço fosse extinto.

Em maio de 1969 correm os últimos trólebus, tendo cinco dos veículos ainda em bom estado, sido vendidos para Araraquara (SP) e os quatro restantes como sucata.

Os bondes ainda continuaram a arcar com grande parte do transporte de passageiros, que os ônibus pouco a pouco tomavam conta. Finalmente, em 8 de março de 1970

Vista de rua — Porto Alegre — 1950
Street scene in Porto Alegre

corre o último bonde em Porto Alegre. Eram 18 veículos que faziam as linhas Teresópolis, Glória e Partenon. No seu lugar, a Carris colocou 45 ônibus diesel, cobrando a mesma tarifa dos bondes: Cr$ 0,17.

A companhia anunciava nessa época, a quem quisesse comprar um bonde, que o preço seria de Cr$ 4.000,00 (quatro mil cruzeiros) "13,2 m de comprimento, 2,6 m de largura e 3,45 m de altura". Ou então poderiam comprar somente os bancos: "com pés de ferro, custa Cr$ 70. Os mais bonitos, com pés de bronze, custam Cr$ 100,00". Com essas vendas a companhia pensava auferir algum lucro, para poder pagar seus maiores credores desde 1950: INPS e Cia. Estadual de Energia Elétrica.

Companhia Carris Urbanos de Porto Alegre

Linha dos Moinhos de Vento — Da praça Senador Florencio partem os bondes de meia em meia hora, desde as 6 ½ da manhã até ás 9 ½ da noite, regressando de meia em meia hora desde as 6 ½ da manhã até ás 9 ½ da noite.

Da estação geral partem de ½ em ½ hora, desde as 6 e 45 da manhã até as 9 e 15 da noite.

Linha da Floresta até a capella de S. João — Partem os bondes da praça Senador Florencio de meia em meia hora desde as 6 ½ da manhã até ás 9 ½ da noite, regressando de meia em meia hora desde as 7 da manhã até as 9 ½ da noite.

Linha do Parthenon — O mesmo horario da linha da Floresta.

Preços—Nas linhas dos Moinhos de Vento e Floresta as passagens custam 200 réis, e 300 réis até a Capella de S. João. Da praça Senador Florencio até a rua Aurora 100 réis até a igreja do Bomfim, 200 réis até á praça S. Miguel, e 300 réis até ao Hospicio S. Pedro.

Companhia Carris de Ferro Porto-Alegrense

Linha do Menino Deus—*De 1° de Outubro a 31 de Março*—Da praça Senador Florencio partem os bondes para o Menino Deus de ½ em ½ de hora, desde as 6 ½ da manhã até as 10 da noite. Os bondes das horas e meias horas passam pelo Campo da Redempção e os dos 15 e 45 m. pela rua João Alfredo e vão até a praia de Bellas pela rua Caxias.

Do Menino Deus partem os bondes para a praça Senador Florencio tambem de 15 em 15 minutos, desde as 6 e 15 da manhã até ás 10 e 45 da noite. Os bondes dos 45 m. passam pelo Campo da Redempção e os dos 15 m. pela rua João Alfredo. Os bondes que partem do Menino Deus depois das 9 e 15 recolhem-se á estação no Campo da Redempção.

De 1° de Abril a 30 Setembro — O horario é o mesmo, havendo menos 2 bondes de manhã do Menino Deus.

Linha dos Navegantes—*De 1° de Outubro a 31 de Março*—Os bondes partem da praça Senador Florencio de 20 em 20 minutos desde as 6 da manhã até ás 10 da noite.

Dos Navegantes os bondes partem tambem de 20 em 20 minutos, desde as 6 da manhã até ás 10 e 40 da noite.

Os bondes que saem depois das 9 e 20 da noite recolhem-se á estação.

De 1° Abril a 30 de Setembro—O horario é o mesmo havendo apenas tres bondes de menos em cada direcção, um de manhã e dois á noite.

Linha do Parthenon—*De 1° de Outubro a 31 de Março*—Da praça Marechal Deodoro partem os bondes aos 15 e 45 minutos

depois de cada hora, desde as 7 e 15 da manhã até ás 8 e 15 da noite. Da praça Senador Florencio, de ¼ em ¼ hora, desde as 6 e 30 da manhã até as 10 da noite.

Do Parthenon partem os bondes aos 15 e 45 depois de cada hora, desde as 6 e 15 da manhã até ás 10 e 45 da noite. Os carros que partem do Parthenon depois das 9 e 15 da noite recolhem-se a estação do Campo da Redempção.

De 1º de Abril a 30 de Setembro—O horario é o mesmo, havendo apenas um bonde de menos de manhã do Parthenon.

Linha do arraial de S. João—*De 1º Outubro a 31 de Março*—Da praça Senador Florencio partem os bondes de 40 em 40 minutos, desde as 6 e 20 da manhã ás 7 da noite.

Os bondes voltam de 40 em 40 minutos, da avenida Brazil esquina da rua Benjamin Constant, das 6 e 20 da manhã até ás 8 e 20 da noite.

De 1º de Maio a 30 de Setembro—O horario é o mesmo, com dois bondes de menos em cada direcção, um de manhã e outro de noite.

Linha do arraial de S. Pedro—*De 1º de Outubro a 31 de Março*—Da praça Senador Florencio partem os bondes de 40 em 40 minutos, desde as 6 da manhã até ás 10 da noite, regressando com o mesmo intervallo da rua Christovão Colombo, das 6 da manhã até as 10 e 40 da noite.

Os carros que partem da rua Christovão Colombo depois das 9 e 20 da noite recolhem-se á estação dos Navegantes.

De 1º de Abril a 30 de Setembro—O horario é o mesmo, havendo dois bondes de menos em cada direcção, um de manhã e um de noite.

Linha do arraial da Gloria—Partem os bondes da Praça Senador Florencio de hora em hora, desde as 6 da manhã até as 2 da tarde e depois de ¼ em ¼ hora até ás 7 da noite, regressando ás mesmas horas até ás 8 da noite, da praça de N. Sra. da Gloria.

Os carros desta linha não dão nem recebem correspondencia para os das outras linhas.

De 1º de Abril a 30 Setembro—O horario é o mesmo, com um bonde de menos de manhã em cada direcção.

Preços—Da praça Senador Florencio até os arraiaes do Menino Deus, Parthenon, Navegantes, S. João e S. Pedro ou vice-versa, 240 réis a dinheiro, ou 200 réis em coupons.

Do mesmo ponto até a praça da igreja de N. Sra. da Gloria, ou vice-versa, 360 réis a dinheiro, ou 300 réis em coupons.

Do mesmo ponto até a ponte sobre o arroio Cascata, na avenida Theresopolis, emfrente á estação, ou vice-versa, 240 réis a dinheiro ou 200 réis em coupons.

Do sopé da lomba do cemiterio, esquina da rua José de Alencar, até a praça da igreja de N. Sra. da Gloria, ou vice-versa, 240 réis a dinheiro ou 200 réis em coupons.

Da rua 3 de Novembro, esquina do Campo da Redempção até a lomba do cemiterio, ou vice-versa, 240 réis a dinheiro, ou 200 réis em coupons.

Serviço de cargas — Do extremo das linhas do Menino Deus, Parthenon e Gloria ao extremo das dos Navegantes e S. João, 25$000 por viagem do troly.

Do extremo das mesmas linhas ao extremo da de S. Pedro, 20$000.

Espaço que exceda das pontes da Azenha e Menino Deus até a estação da estrada de ferro de S. Leopoldo, 18$000.

Viagem dentro dos limites acima, ou de um a outro extremo de cada uma das linhas, ou qualquer distancia dellas, 15$

Para as machinas e outros objectos difficeis de carregar e descarregar, o preço de cada viagem será convencionado.

O peso da carga do troly não excederá de 2.500 kilos.

As emprezas industriaes, estabelecimentos commerciaes e outros de utilidade publica terão o abatimento de 20%.

Aluguel de bondes — De dia, uma viagem em qualquer linha, 15$000. Viagem redonda, ficando o carro á disposição por meia hora, 20$000.

A noite, uma viagem em qualquer linha, 30$000. Viagem redonda, ficando o carro á disposição até ás 2 horas da madrugada, 40$000.

Por viagem redonda, após espectaculo publico, alem das passagens de 500 réis, que pertencem á companhia, concorrerá a empreza que der a funcção com mais 10$000.

Diligencias

De Porto Alegre a Viamão — *Empreza Setembrina*: partida de Porto Alegre e Viamão, aos sabbados, ás 3 horas da tarde; e ás 7 da manhã nas 2^as, 3^as, 4^as e 6^as, as 6 da manhã nas 5^as e domingos, regressando á tarde. Passagens, 4$000. O embarque e desembarque é feito em Porto Alegre no Campo da Redempção, esquina da rua da Conceição.

De Rio Grande a Santa Victoria — *Empreza Commercial*: partida do Rio Grande, pela estação da Quinta, a 10, 20 e 30; de Santa Victoria a 5, 15 e 25. Passagens a Tahim, 10$; a Santa Victoria, 20$000. Agentes: no Rio Grande, José Capuano & C., na *Aguia da America*; em Santa Victoria, Raphael Anselmi.

De Pelotas a S. Lourenço — *Empreza Jorge, Ribeiro & C.*: partida de Pelotas, nas 2^as e sabbados; de S. Lourenço nas 2^as e 4^as.

Empreza Couto, Petiz & C.: partida de Pelotas, da rua General Osorio n. 212, ás 5^as; de S. Lourenço, aos sabbados.

Da estação de Piratiny a Arroio Grande e Jaguarão — *Empreza Amandio Nunes*: partida de Jaguarão, aos domingos; de Piratiny, nas 4^as. Passagens de Piratiny ao Arroio Grande, 12$; a Jaguarão, 20$.

Bondes de Porto Alegre

Linha dos Moinhos de Vento — Da Praça Senador Florencio partem os bondes de meia em meia hora, desde ás 6 1/2 da manhã até ás 9 1/2 da noite, regressando de meia em meia hora desde as 6 1/2 da manhã até ás 9 1/2 da noite. Passagens 200 rs.

Linha da Floresta até a Capella de S. João — Partem os bondes da Praça Senador Florencio de meia em meia hora, desde ás 6 3/4 da manhã até ás 9 1/4 da noite, regressando de 1/2 em 1/2 hora, desde ás 7 da manhã até és 9 1/2 da noite. Passagens até a capella de S. João 300 rs.

Linha do Menino Deus — De 15 em 15 minutos — *Luz encarnada*

Da Praça Senador Florencio partem os bondes desde ás 6,15 da manhã até ás 10 da noite. Voltam do Menino Deus das 6,15 da manhã até ás 10,45 da noite, pelo seguinte percurso:

Pela rua Venancio Ayres — Partida da Praça Senador Florencio aos 30 e 60 minutos; do Menino Deus (fim da rua 13 de Maio) aos 15 e 45 m.

Pela rua da Republica — Partida da mesma praça aos 15 e 45 m.; volta do Menino Deus (Praia de Bellas) aos 30 e 60 m.

Pela rua General Auto — Partida da Praça Senador Florencio de 1/2 em 1/2 hora (viagem redonda), desde ás 6,15 da manhã até ás 9,15 da noite, no verão; e das 7,45 da manhã até as 9,15 da noite, no inverno. Passagens 200 rs.

Linha dos Navegantes — De 20 em 20 minutos — *Luz branca.*

Partida da Praça Senador Florencio desde ás 5.40 da manhã até ás 10 da noite. Volta dos Navegantes das 5.40 da manhã até ás 10 da noite. Passagens 200 rs.

Linha do Parthenon — De 30 em 30 minutos — *Luz verde.*

Partida da Praça Senador Florencio das 6.15 da manhã até ás 9.45 da noite. Volta do Parthenon das 6.30 da manhã até ás 10.30 da noite. Passagens 200 rs.

Linha do Arraial de S. João — De 20 em 20 minutos — *Luz encarnada.*

Partida da Praça Senador Florencio das 5.50 da manhã até ás 9.50 da noite. Volta da rua Benjamin Constant esquina da Avenida Brazil das 5.50 da manhã até ás 9.50 da noite. Passagens 200.

Linha do Arraial de S. Pedro — De 20 em 20 m. — *Luz verde.*

Partida da Praça Senador Florencio das 6 e 10 da manhã até ás 9 e 30 da noite. Volta da rua Christovão Colombo, esquina da rua Visconde Rio Branco, das 6 e 10 da manhã até ás 9 e 30 da noite. Passagens, 200 rs.

Linha do Arraial da Gloria — De hora em hora — *Luz branca.*

Partida da Praça Senador Florencio das 6 da manhã até ás 9 da noite. Volta da igreja N. Sra. da Gloria das 6 da manhã até ás 10 da noite. Passagens, 200 rs.; até o fim da linha 300 rs.

Linha da Arraial de Theresopolis — De hora em hora — *Luz roxa.* Partida da praça Senador Florencio das 6.30 da manhã até ás 9.30 da noite. Volta do ponto terminal da estrada de Theresopolis, proximo ao logar denominado Passo Fundo, das 6.30 da manhã até ás 9.30 da noite. Passagens até o fim da linha 300 rs.

Linha da praça Marechal Deodoro—De 20 em 20 minutos, excepto aos domingos.

Partida do Campo da Redempção das 6,30 da manhã até ás 8 da noite. Volta da praça Marechal Deodoro das 6.50 da manhã até ás 8.20 da noite. Passagens 200 rs.

Observações—Pelo horario em vigor, nas linhas dos Navegantes, S. João e S. Pedro, passam os bondes de 10 em 10 minutos, entre a praça Senador Florencio e a rua do Parque.

Nas linhas da Gloria e Theresopolis, aos domingos e dias de festa, o serviço é feito de 30 em 30 m.

No inverno, observa-se o mesmo horario em todas as linhas, havendo apenas um bonde de menos em cada direcção, de manhã.

PREÇOS

Nas linhas dos Moinhos de Vento e Floresta as passagens custam 200 rs., e 300 rs. até a Capella de S. João. Da praça Senador Florencio até a rua Aurora, 100 rs. até a igreja do Bomfim, 200 rs. até a praça S. Miguel, e 300 rs. até as Hospicio S. Pedro.

Da rua dos Andradas, esquina da General Camara, até o Menino Deus, Navegantes, Parthenon, S. João, S. Pedro e estação da Gloria ou vice-versa, 200 rs.

Do mesmo ponto até o fim das linhas da Gloria (Cascata e Theresopolis) ou vice-versa, 300 rs.

Do sopé da lomba do cemiterio, esquina da rua José de Alencar, até a praça da igreja de N. Sra. da Gloria, na estrada da Cascata, e até o ponto terminal da linha Theresopolis (Passo Fundo) ou vice-versa, 200 rs.

Da rua 3 de Novembro, esquina do Campo da Redempção, até o sopé da lomba do cemiterio, ou vice-versa, 200 rs.

Do entroncamento da avenida Nitheroy até o fim da linha Theresopolis, ou vice-versa, 100 rs.

Da praça Marechal Deodoro, esquina da rua Caxias, até a estação do Campo da Redempção, ou vice-versa, 100 rs.

BONDE DE SANTA TERESA

(1877) **Machado de Assis**

Inauguraram-se os bondes de Santa Tereza — um sistema de alcatruzes ou de escada de Jacó — uma imagem das cousas deste mundo.

Quando um bonde sobe, outro desce; não há tempo em caminho para uma pitada de rapé; quando muito, podem dois sujeitos fazer uma barretada.

O pior é se um dia, naquele subir e descer, descer e subir, subirem uns para o céu e outros descerem ao purgatório, ou quando menos ao necrotério.

Escusado é dizer que as diligências viram esta inauguração com um olhar extremamente melancólico. Alguns burros, afeitos à subida e descida do outeiro, estavam ontem lastimando este novo passo do progresso. Um deles filósofo, humanitário e ambicioso, murmurava:

— Dizem: "Les dieux s'en vont". Que ironia! Não; não são os deuses, somos nós, "Les ânes s'en vont", meus colegas, "les ânes s'en vont".

E esse interessante gradrúpede olhava para o bonde com um olhar cheio de saudade e humilhação. Talvez rememorava a queda lenta do burro, expelido de toda a parte pelo vapor, como o vapor o há de ser pelo balão, e o balão pela eletricidade, a eletricidade por uma força nova, que levará de vez este grande trem do mundo até a estação terminal.

O que assim não seja... por ora.

Mas inauguraram-se os bondes. Agora é que Santa Teresa vai ficar à moda. O que havia pior, enfadonho a mais não ser, eram as viagens de diligência, nome irônico de todos os veículos desse gênero. A diligência é um meio-termo entre a tartaruga e o boi.

Uma das vantagens do bonde de Santa Tereza sobre os seus congêneres da cidade, é a impossibilidade da pescaria. A pescaria é a chaga dos outros bondes. Assim, entre o Largo do Machado e a Glória, a pescaria é uma verdadeira amolação; cada bonde desce o passo lento, a olhar para um e outro lado, a catar um passageiro ao longe. Às vezes o passageiro aponta na praia do Flamengo, o bonde, polido e generoso, suspende o passo, espera, cochila, toma uma pitada, dá dois dedos de conversa, apanha o passageiro, e segue o fadário até a seguinte esquina onde repete a mesma lengalenga.

Nada disso em Santa Tereza! ali o bonde é um verdadeiro leva-e-trás; não se detém a brincar no caminho, como um estudante vadio.

E se depois do que fica dito, não houver uma alma caridosa que diga que eu tenho em Santa Tereza uma casa para alugar — palavra de honra! o mundo está virado.

RAPOSOS/NOVA LIMA

Unidade da Federação: Minas Gerais
Latitude: 19° 57' 06" S | **Longitude:** 43° 49' 06" W
Altitude: 716 m | **Área:** 83 km²

1. Localização e história

Raposos está situada em um vale cortado em seu centro pelo rio das Velhas e banhada pelo ribeirão da Prata. O território é rico em minério de ouro e ferro, daí advindo a sua história.

O primeiro homem branco que pisou o local, teria sido o coronel Domingos Rodrigues da Fonseca Leme, da família de Fernão Dias Pais, entre 1698 e 1700, que fazia parte das primeiras expedições que foram a Minas Gerais. Outros também atribuem como descobridor de várias minas no município a Borba Gato, quando ele teria seguido o curso de alguns afluentes do rio das Velhas.

Com a descoberta das Minas e a abundância de minérios, o local tomou a designação de Congonha das Minas de Ouro. Em 1704 foi erigida a igreja de Nossa Senhora da Conceição, que era julgada a mais rica do Estado de Minas Gerais, visto seus paramentos e adornos serem feitos de prata e ouro maciço.

O município de Raposos que fazia parte do de Nova Lima somente em 1948, por lei estadual n.° 336, de dezembro, foi desmembrado daquele território, de modo que sua história é a mesma de Nova Lima.

Em 1814, numa pequena mina de propriedade do padre Antonio de Freitas foram apurados em um só veio, 16 kg de ouro, o que bastou para que, em 1834, essa mesma mina, chamada de Morro Velho, fosse adquirida por "Saint John d'El Rey Mining Company Limited", companhia fundada em Londres em 1830, com a finalidade de explorar minas de ouro ao norte de São João Del Rey, e como até 1834 a companhia só perdia suas libras em explorações infrutíferas, seus dirigentes resolveram adquirir a mina de Morro Velho, o que fizeram por 56.434 libras esterlinas.

Daí para a frente, ambas as localidades passaram a viver exclusivamente em razão da exploração do minério, o que tornou a mina de Morro Velho a mais profunda do mundo, tendo cerca de 2.500 m no sentido vertical e mais de 4 mil m de extensão.

2. Bondes

Em vista da dificuldade de moradia, já que a mina havia se tornado, no início do século XX, um dos maiores centros operários do país, muitos de seus trabalhadores foram residir em Raposos, onde havia a estação da Estrada de Ferro Central do Brasil, distante cerca de 9 km da mina, advindo daí a idéia de se estabelecer uma comunicação coletiva entre os dois centros. Em fins da primeira década do novo século é fundada a "The Morro Velho Railway Co.", que construiu uma linha de bondes elétricos numa extensão de 5 milhas e bitola de 0.66 cm entre Raposos e Nova Lima. No percurso entre as duas cidades se localizavam as seguintes estações: Raposos, Galo, Rezende e Nova Lima.

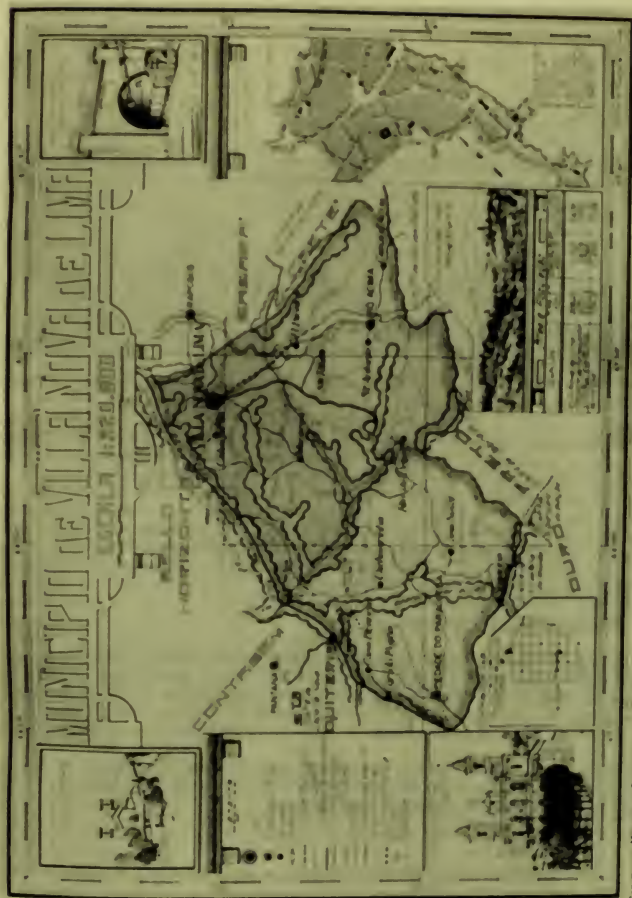
Apesar de sua designação "Railway" era efetivamente uma linha de "tramways" e só posteriormente, com a desanexação do município de Raposos do de Nova Lima é que a linha de bondes passou a ser considerada estrada de ferro.

Estação dos bondes elétricos (Livro: Minas Gerais em 1925 — Biblioteca Mário de Andrade) — Nova Lima — 1925
Car house of the electric trams

A inauguração dessa linha deu-se a 25 de março de 1913 em toda a sua extensão eletrificada. A companhia dispunha de usina hidrelétrica própria. A tensão de alimentação dos veículos era de 550 V a corrente contínua. Havia três subestações conversoras, tipo moto-geradoras. Uma montada em Morro Velho, com a potência de 220 kW, outra em Raposos, esta com dois grupos de moto-geradores, sendo um de 75 kW e outro de 35 kW. A distância das subestações era de 5 km. As tensões alternativas das linhas de transmissão que alimentavam as subestações eram de 5.200 V e 28 mil V, sendo estas tensões baixadas por transformadores para 330 V, que seria a tensão alimentadora dos motores dos grupos moto-geradores.

3. Material rodante e final

O material rodante era de procedência norte-americana da fábrica General Electric, com quatro carros-motores, seis reboques e 14 carros para cargas. Em 1950 estavam em tráfego sete carros-motores, sendo quatro com peso de 4 t e três de 3.750 t. A extensão da linha cobria 8.359 km com curvas até de 47 m de raio e trilhos de 19 kg por metro linear. A citada estação de Raposos da EFCB está situada no km 570 da linha do Centro.

Com a instalação da estrada de rodagem entre os dois pontos e introdução de ônibus, a pequena linha de bondes pouco a pouco foi definhando e na década de 70 foi absorvida pelo transporte coletivo a óleo importado.

MUNICIPIO de VILLA NOVA de LIMA

BONDE

(Dicionário de termos próprios e relativos — de Anselmo Mazurkeewicz — Editora Vozes Ltda. Petrópolis — 1968)

Bonde — Agulha — Carris de ferro móveis para facilitar nas vias férreas, a passagem de uma para outra via.

Alavanca — Peça que nos bondes elétricos corre sob os fios ou cabos condutores da energia para transmiti-la ao motor do veículo.

Bandeira — Sinaleiro de encruzilhada de bonde.

Bigu — (Nd) Viagem clandestina em bonde.

Agulheiro — Empregado que faz o serviço das agulhas.

Balastro — Areia, saibro ou cascalho que se lança nas vias.

Caradura — Nome dado aos bondes mistos e ao banco que, nos bondes de passageiros, fica de frente para os demais.

Morcegar — (Nd) Subir ou descer de um bonde em movimento.

Morcego — Garoto que anda nos bondes seguro aos balaústres ou portinholas sem pagar passagem.

Pongar — (Nd) Subir para o bonde sem que este pare.

Tranvia — Tramuei, adaptado do inglês Tramway.

Tramuei — Trilho chato para bondes. O próprio bonde.

Maxambomba — (Ba) Carruagem de estrada de ferro com mais de um pavimento.

RECIFE

Unidade da Federação: Pernambuco
Latitude: 8° 10' 51" S
Altitude: 3 m

Longitude: 34° 54' 47" W
Área: 209 km²

1. Localização e história

A cidade do Recife está situada no litoral oriental da Região Nordeste, sendo uma vasta planície recortada de ribeiros, canais e pelos rios Capibaribe e Beberibe. A história de Recife principia, ao que se sabe, por volta de 1548, quando estabeleceram-se na península que é hoje a freguesia de Recife, um restrito número de pescadores e homens do mar. A cidade de Olinda era a sede da Capitania, mas não possuía porto e assim servia-se do porto de Recife, mais acessível a qualquer navio.

Foram construídos três fortes para a defesa da cidade: o do Mar, o de São Jorge e o do Bom Jesus. Em 1561 os franceses, expulsos do Rio de Janeiro por Mem de Sá, atacam a cidade, mas foram derrotados, sucessivamente Recife sofreu ataques e assédios de piratas franceses e ingleses. O mais demorado foi em 1630 quando uma esquadra holandesa desembarca cerca de três mil homens e toma Olinda. Em 23 de janeiro de 1637 aporta ao Recife o conde João Maurício de Nassau, futuro príncipe de Orange, que vem na qualidade de governador geral da conquista. A cidade passa a se chamar Mauricéia.

Em 1644 com o regresso de Nassau a Europa, e sendo o governo entregue a gente sem idoneidade, a invasão holandesa começou a vacilar. Após vários combates entre revolucionários e invasores, esses são pouco a pouco dizimados. Com a chegada, em dezembro de 1653 de uma esquadra portuguesa, sob o comando do almirante Pedro Jacques de Magalhães, os holandeses propõem capitulação.

Então a cidade começou a progredir, o que criou grande rivalidade entre Olinda e Recife, motivando a célebre guerra dos mascates. Em 1711 instala-se a Alfândega e promove-se a reconstrução de várias pontes e grandes aterros, entre os quais os de Afogados, além de serem arborizadas várias ruas e estabelecidas as feiras-livres.

Em 1823 Recife é elevada à categoria de cidade, pela carta imperial de 5 de dezembro, e em 1827, reunido o conselho-geral da província, ficou resolvido que Recife passaria a ser capital da província.

Em 2 de dezembro de 1838 assume o governo da província Francisco do Rego Barros, posteriormente conde da Boa Vista. Construiu, no seu governo, o palácio do governo, o teatro Santa Izabel, a ponte pênsil do Caxangá sobre o Capibaribe, promoveu a reconstrução da ponte da Boa Vista, a construção de extenso cais, de várias estradas que atravessam o município e estabeleceu o serviço de águas; fez construir a penitenciária e as pontes de Santa Izabel e Sete de Setembro.

No princípio do século XX, graças ao trabalho do higienista brasileiro Saturnino de Brito, a cidade possui um dos melhores sistemas de esgotos do mundo.

2. Transporte coletivo — Bondes

Em 1841 aparece o primeiro ônibus, aqui introduzido pelo inglês Thomas Sayl. Esse veículo era do tipo que os franceses, na época, davam o nome de "imperiale" ou seja, uma diligência, puxada por quatro cavalos e às vezes com dois andares. Fazia o

transporte de passageiros para Monteiro, Olinda, Casa Forte, Mangabeira, Apipucos, Caxangá e Jaboatão.

A lei provincial n.° 649, de 20 de março de 1866, concede ao concessionário Eduardo de Mornay autorização para estabelecimento de um "tramway" de Freicheira a Bezerra e o respectivo contrato foi assinado em 23 de maio de 1866, mas ao que se sabe, não teve andamento. Outra lei surgiu em 11 de junho de 1867, esta de n.° 755 e contrato de 6 de maio de 1868, que concedia a Bento José da Costa a construção de carris de ferro de Recife a Santo Amaro do Jabotão. Também nada mais se ouviu falar sobre este projeto.

O início dos serviços de transporte coletivos sobre trilhos como nos conta Mário Sette é o seguinte: "Por volta de 1861 uma lei provincial concedera a Claudio Dubeux e Manuel Buarque de Macedo favores para instalarem **trilhos urbanos** entre Recife e Apipucos. Não levaram a cabo a obra, mas em 1863 obtiveram concessão idêntica o Barão do Livramento, Antonio Luiz dos Santos e José Bernardes Guedes Alcaforado, que enfrentaram o sério problema". [1]

De fato a 30 de dezembro foi assinado o contrato que obrigava os concessionários a: "a) assentar via férrea ou trilhos urbanos da cidade do Recife à povoação de Apipucos; b) a linha teria como ponto de partida o largo do Capim, ou Mundo Novo em Santo Antonio, seguiria pela rua Formosa, pela rua Projetada em frente ou Esperança, saindo no Manguinho e indo daí pela ponte d'Uchôa, Santana, Casa Forte, Monteiro, até Apipucos; c) permitia-se futuro prolongamento da linha do largo do Capim até o Campo das Princesas e rua do Imperador; d) haveria três seções, sendo a passagem de 200 réis por um trajeto de mil braças; [2] e) o início dos serviços de construção seria de 11 meses após a assinatura do contrato e o tráfego após dois anos".

A empresa foi formada e se chamaria "Trilhos Urbanos do Recife e Apipucos" [3]. O capital seria de 300:000$000 em ações ao portador de 50$000 realizáveis em prestações, sendo 25% logo que estivesse formada a companhia e o restante em prazos indicados pelos empresários. Havia a previsão de aumento do capital para 400:000$000 caso a companhia no futuro fizesse um prolongamento ou ramal.

As obras foram iniciadas e não faltaram protestos de todos os lados, uns com medo do perigo de os animais serem atropelados nas linhas (inicialmente a tração era a vapor), os eternos aproveitadores da situação, pedindo exorbitância pelas terras a serem desapropriadas para a instalação do leito e outros que achavam que o trem não serviria para todos etc.

3. Inauguração

Apesar de tudo, em 1.° de janeiro de 1867, pôde ser efetuada a experiência final, pois já se achavam assentados os trilhos e o material rodante em ordem. O trem partiu da rua Formosa, ao lado da rua Aurora, atingindo o Caldeireiro após 30 min de viagem.

"A locomotiva apesar de ir a toda força parou com facilidade. Notou-se mesmo que, ao contrário do esperado, os cavalos pelo caminho não se atemorizaram com os apitos." [4]

Com o êxito obtido na viagem experimental, a companhia se achou apta a promover a inauguração oficial, o que se deu no dia 5 de janeiro de 1867. Foi uma inauguração solene, como todas da época. Compareceu o presidente da província e sua comitiva. Bandas de música e principalmente, grande foguetório, com girândolas de foguetes subindo ao lado de rojões, com o povo cá em baixo enchendo as ruas e estradas. Dizia-se que nunca a população se interessou tanto por um melhoramento.

Às 15 h o trem inaugural parte, sob grande ovação. Toma a rua Formosa, seguindo

1) Arruar, História Pitoresca de Recife Antigo — Mário Sette.
2) Uma braça equivalia a 2,2 m.
3) Em 1883 passou a se chamar "Brazilian Street-Railway".
4) Arruar, História Pitoresca de Recife Antigo — Mário Sette.

Praça Independência (como em Porto Alegre os veículos trafegavam na mão esquerda) — Postal na Biblioteca Mário de Andrade, São Paulo — Recife — 1910
Independence Square in Recife — 1910 (Like Porto Alegre, here the trams run in the left hand)

Rua 1.º de março (postal na Biblioteca Mario de Andrade) — Recife — 1910
1.º de março street in Recife

depois pelo Caminho Novo, ponte Uchôa etc. Diz um repórter da época que "era pena não ter havido lugares para todos os que desejavam viajar".

O horário estabelecido foi de seis composições por dia, com uma locomotiva e três carros. Saíam do Recife: 5,30 h, 7,15 h, 8,45 h e 15,30 h, 17 h e 18,45 h.

Concluída a ponte sobre o Capibaribe, entre o largo do Capim e a rua Formosa, a estação inicial passou para aquele largo. O material rodante se compunha de cinco máquinas, nove carros de primeira classe, fechados e sete abertos; nove de segunda classe, quatro de transporte de materiais e um de carga coberto. A bitola era de 1,2 m. (5)

4. Extensões

A partir de Apipucos os trilhos foram estendidos até Encarnação e posteriormente até Caxangá. No dia 24 de dezembro de 1871, véspera de Natal, era aberto ao tráfego o ramal de Aflitos. Depois essa linha passou a ser conhecida como "linha do Arraial", pois demandava a Casa Amarela, ligando-se por ali com o Monteiro.

Os trens partiam da praça da República. O ramal da Várzea separava-se da linha principal no Entroncamento, onde havia uma estação com várias plataformas no centro do largo. O trem seguia atravessando a Capunga, pela rua das Creoulas e rua Joaquim Nabuco, passava no ponto do Lasierre, indo tomar a estrada nova próximo ao lugar do Zumbi, seguindo por ela até Caxangá.

O ramal do Arraial, separava-se também do Entroncamento, novamente se ligando à linha principal no Monteiro, como explicamos acima. O percurso total era de 26 km. As passagens eram divididas em seções. Estas, em número de três, seriam cobradas na seguinte ordem: na primeira seção, 300 réis, na segunda 600 réis e na terceira 800 réis (ida e volta). Eram vendidas também cadernetas com descontos.

O entroncamento era o cruzamento dos trens das linhas Várzea e Dois Irmãos. A linha do Arraial era o "primo pobre" da companhia; singela e com o refugo do material rodante da companhia, apresentava sempre o pior serviço, com locomotivas quebradas, carros de bancos furados, atrasos e horários inconvenientes. O motivo? Dizem que era porque os "ingleses" moravam especialmente nas estações daquelas linhas acima e o gerente da companhia, Henrique Fletcher, ser da mesma nacionalidade.

No Recife como em outros lugares onde funcionavam essas pequenas estradas de ferro, o povo chamava as locomotivas de "maxambombas". (6)

5. Nova companhia

Em 23 de abril de 1866, por lei n.° 737 de 17 de junho de 1867, é aprovada concessão a André de Abreu Porto de uma linha de trilhos urbanos de Recife a Olinda e Beberibe. O respectivo contrato foi assinado em 22 de julho de 1868. Aliás, como nos conta Mário Sette que "em 1857 já houvera uma concessão a William Boxwell, sem êxito". (7)

O incorporador da nova companhia passou a ser Bento José da Costa (que já havia pedido concessão de linha para Santo Amaro do Jaboatão). O capital instituído foi de 200:000$000, divididos em duas mil ações de 100$000. A primeira diretoria eleita foi em outubro de 1868 com os seguintes cavalheiros: presidente, major José Joaquim Antunes; secretários: Castelo Branco e Amaro Fonseca.

O decreto n.° 1.846 de 6 de outubro de 1870 "concede isenção de direitos de importação a todo o material e combustível da empresa". O decreto n.° 4.563 de 8 de agosto de 1870 autorizou o aumento do capital da nova companhia. A bitola adotada foi de 1,32 m. A estação central foi construída na rua Visconde de Rio Branco (Aurora) "ao

5) Recife — J. B. Viana — 1899.
6) Vide capítulo sobre Porto Alegre.
7) Arruar — História pitoresca de Recife antigo — Mário Sette.

Rua da Imperatriz (Postal na Biblioteca Mário de Andrade) — Recife — 1919
Imperatriz street in Recife

Revista Ilustração Brasileira — Recife — 1923

lado sul da ponte D. Pedro II". Esta estação foi aberta ao público em 1873. A linha tinha 12 km de extensão.

As desapropriações para instalação dos trilhos foram efetuadas não sem sérias dificuldades, sendo necessário muitas vezes a justiça intervir. Já antes dos trens aparecerem eram vendidos terrenos com o anúncio "onde vai passar o trem" que como sempre aconteceu, valorizaria sobremaneira as terras. A estação final em Olinda foi instalada após várias discussões em um casarão onde antes era o quartel do 4.° batalhão de artilharia a pé e serviu por muitos anos.

A primeira experiência com a nova linha foi efetuada em maio de 1870. Eis o que publica um jornal: "Viva o Progresso: O assentamento dos trilhos da via férrea de Olinda, faz-se com rapidez. A locomotiva já caminha até a pontezinha de João de Barros, além da capela. No fim desta semana chegará à encruzilhada de Belém e até o fim do mês, alcançará os Arrombados. Antes de findar junho fará ouvir seu apito civilizador nas fraldas da pitoresca Olinda". [8]

Em 24 de junho de 1870 foi iniciado um tráfego experimental diário entre Recife e Varadouro, com uma venda de bilhetes. Era esse o horário estabelecido: do Recife 6 h, 7 h, 8 h, 9 h e 14 h, 15 h, 16 h e 17 h. Do Varadouro 7 h, 8 h, 9 h, 10 h e 15 h, 16 h, 17 h e 18 h.

Era permitido conduzir gratuitamente um pequeno cesto ou embrulho, desde que pudesse ser levado ao colo ou debaixo do banco, contanto que não fosse material perecível ou combustível.

O material rodante em 1872 já se compunha de seis locomotivas, 18 carros de primeira, seis de segunda e seis de terceira classe. Como a renda no primeiro ano foi apreciável para a época: 97:283$000, a companhia melhorou os serviços, e no ano seguinte atingiu 185:060$620.

Olinda se converteu com a chegada do "tramway a vapor". Para ali acorriam famílias de Recife em busca de "melhores ares" e passeios agradáveis. O gerente da companhia era o eng. Antonio Pereira Simões.

6. Bondes a tração animal

O pioneiro em bondes no Recife foi José Henrique Trindade. Assinou um contrato com o presidente do Estado, senador Frederico de Almeida e Albuquerque, em 19 de março de 1870, decorrente de concorrência pública para "o estabelecimento de um sistema de carris de ferro que, nos termos da lei provincial n.° 879, de 25 de junho de 1866, ligue a capital desta província com os seus subúrbios para os quais não estejam já estabelecidos os trilhos urbanos e una os demais pontos limítrofes de nossa Capital".

A sua proposta foi a mais vantajosa e assim temos o primeiro projeto para a instalação do serviço de bondes a burro em Recife. O contrato então assinado previa que "o assentamento da linha de carris terá seu começo no largo do Arsenal da Marinha e atravessando as pontes 7 de Setembro e da Boa Vista, terminará na Passagem da Madalena, ramificando-se nos pontos que mais convenham, para os Afogados, Fernandes Vieira e Santo Amaro, passando este último pela ponte Santa Izabel". [9] Os carros seriam de seis bancos e a bitola adotada 1,1 cm. Por aí vê-se que a cidade possuía transporte coletivo sobre três bitolas diferentes: 1,2 cm (Recife a Caxangá) 1,32 cm (Recife a Olinda) e 1,1 cm (Urbana).

O decreto n.° 1.847 de 6 de outubro de 1870 concede isenção na importação de carris, carros e acessórios dos mesmos "para o estabelecimento de carris de ferro de que é concessionário José Henrique Trindade". Pouco depois, o concessionário cede seus direitos a uma companhia que se formou para o mesmo fim, chamada Pernambuco Stret Railway "que em 19 de outubro de 1870, pelo decreto n.° 4.612 recebe autorização para funcionar no império". Posteriormente, por decreto n.° 5.281, de 19 de maio de 1873 é concedida à Companhia Pernambuco Street Railway, autorização para funcio-

8) Mário Sette — Op. Cit.
9) Mário Sette — Op. Cit.

nar sob a denominação de Ferro-Carril de Pernambuco e aprova seus estatutos. Não nos adiantemos porém.

Em setembro de 1871 é publicado este aviso nos jornais: "Pernambuco Street Railway Co." — "A 22 de setembro de 1871 abre-se ao público, a linha de Madalena. Parte o primeiro carro da estação na rua do Brum, às 4 horas e 45 minutos da manhã, continuando de 20 em 20 minutos até as 7 horas e 25 minutos; daí, de 12 em 12 minutos até as 10 horas e 21 minutos; daí de 20 em 20 minutos até as 2 horas e 21 minutos; então de 12 em 12 minutos até as 4 horas e 57 minutos; depois de 25 em 25 minutos até 11 horas e 10 minutos da noite. Os condutores darão troco ou dinheiro-bilhetes da companhia, os quais serão trocados por dinheiro nos escritórios da companhia à travessa do Brum n.° 22 todos os dias uteis desde as 10 horas da manhã até as 3 horas da tarde".

O gerente da companhia era Bernardo Whitmann. A segunda linha já se achava em construção, o que possibilitou sua inauguração no dia 20 de novembro do mesmo ano. Era de Afogados, que tinha dois ramais, um pela rua Duque de Caxias, chamado Afogados-Caxias e outro pela rua Marquês do Herval, também chamado Afogados-Herval.

Em 14 de janeiro de 1872 corre o primeiro bonde na linha Santo Amaro e em 21 de setembro a linha da Capunga é inaugurada. Essa linha terminava em Fernandes Vieira, no começo da praça em que se projetou construir o Parque Amorim. O preço da passagem estipulado era de 200 réis até a extremidade de qualquer linha e 100 réis nos carros de bagagem.

Em 1.° de setembro de 1872 é inaugurado o tráfego da linha Fernandes Vieira, que inicialmente faria o percurso pela rua da Conceição e posteriormente teve outro ramal, pelo hospício.

7. Impressões da época

É interessante transcrever aqui as impressões da época encontradas em um livro de 1899: "... vamos saltar no término do cais do Apolo, para tomar o americano (bonde) na rua do Barão do Triunfo, onde é a estação Central da Cia. Ferro-Carril de Pernambuco".

"Tomamos um carro da linha de Madalena, que tem a tabuleta encarnada, passamos pelas ruas do Barão do Triunfo (antiga do Brum) passando a rua transversal, entramos na rua Visconde de Itaparica, antiga do Apollo. Ao findar essa rua, passamos a ponte Buarque de Macedo, uma das mais belas da cidade, inaugurada em 1890, e entramos na praça da República, dobrando logo para a rua 15 de Novembro."

"Se tomarmos um carro de Afogados, que tem a tabuleta verde, da linha Caxias, temos o mesmo trajeto da Estação até a rua 1.° de março, e voltando à esquerda, que é a rua Duque de Caxias, dobramos ao fim dela, para a rua do Livramento, seguimos pela rua da Assunção Domingos Theotonio, para sair no largo do Forte. Aí temos a estação da Estrada de Ferro São Francisco. Dobramos em seguida a rua Vidal de Negreiros, seguimos pela rua Oitenta e Nove, antigo aterro dos Afogados, passamos a ponte dos Afogados que é de madeira, para entrar no largo de Nossa Senhora da Paz, próximo da Igreja, onde termina a linha de bondes."

"Além da linha Caxias-Afogados, tem também a linha Herval, que entra no fim da rua Barão de Vitória à esquerda, e segue pelas ruas Marquês do Herval, a entroncar confronte ao Viveiro do Muniz, na rua Oitenta e Nove."

"Para Fernandes Vieira e Capunga, tendo os carros tabuletas amarelas, mantém a companhia Ferro-Carril, duas linhas: Hospício e Conceição que se ligam a breve trecho."

"Se tomarmos um carro do Hospício, temos a linha de Madalena até defronte da matriz da Bela Vista, dobrando para a direita que é a rua do Hospício, hoje Visconde de Camaragibe, atravessando a linha férrea de Caxangá, que passa pela rua Conde de Boa Vista, bem próxima à estação das oficinas. Seguimos mais um pequeno trecho e voltamos à esquerda, para seguir pela rua do Riachuelo, onde breve deparam à direita.

fazendo esquina com a rua do Gervásio Pires, o hospital militar. Um pouco mais adiante ligam-se as duas linhas — Conceição e Hospício — que se separam junto à matriz da Boa Vista."

"Além das três linhas de bonde já mencionadas temos a de Santo Amaro, indo um ramal pela rua da Aurora e outro pela rua do Hospício, tendo os carros tabuleta azul."

"Tomando um carro da linha Aurora, temos até defronte do Paço Municipal, o mesmo trajeto comum a todas as linhas, sendo que nesse lugar segue a linha para o norte da praça, passando a ponte D. Pedro II. Ao fim da ponte, do lado esquerdo está a estação Aurora da Cia. de Trilhos Urbanos para Olinda e Beberibe."

"Além das linhas mencionadas, tem uma circular, com tabuleta branca, que faz o trajeto até a rua Aurora, pelas pontes da Boa Vista e D. Pedro II." [10]

8. Curiosidades e material rodante

Na época o povo conhecia a Cia. Ferro-Carril de Pernambuco, como "Companhia dos bondes." O percurso total de suas linhas compreendia 23 km sem falar nas linhas duplas que partiam da estação central na rua Barão do Triunfo e terminavam em Afogados, Madalena, Capunga e Santo Amaro. No início dos serviços, em 1872, a companhia mantinha também um serviço de diligências entre o ponto final de Afogados e a vila do Jaboatão.

Os estatutos da "Cia. Pernambuco Street Railway" ou "Ferro-Carril de Pernambuco" são aprovados pelo decreto n.º 5.281 de 19 de maio de 1873. O prazo de concessão era de 50 anos e o capital de 1.200:000$000. Esses estatutos eram de 22 de março de 1873 e foram assinados por J. M. Cornélio dos Santos, Honório de Araújo Maia e Honório Augusto Ribeiro.

Em 1881 a companhia transportou 13.937 passageiros em 1.276 viagens. O material rodante se compunha de 48 carros, dos quais 25 se achavam em reserva ou conserto

Ponte da Boa Vista — Recife — 1924
Boa Vista bridge in Recife

10) Recife — J. B. Vianna — 1899.

Ponte Mauricio de Nassau — Recife — 1924
Mauricio de Nassau bridge in Recife

Ponte de Tacaruna (Revista Ilustração Brasileira) — Recife — 1924
Tacaruna bridge in Recife

e nove diligências. Em 1898 foi inaugurada a linha de bondes para o Derby e já neste século, em 1906, correram bondes para Jiquiá e hospital D. Pedro II.

Diz Mário Sette, que a propósito dessas últimas inaugurações correram estes versos

"Ferro-Carril! E que ponta!
Vem quase à eletricidade!
Também a gente desconta,
Leva em conta a amizade,
Jiquiá! Oh que progresso!
Paissandu, vitórias minhas!

Reparem bem meu sucesso,
De ano a ano espicho as linhas,
Em parte nenhuma vi
Sucesso tão colossal.
Vejam a que altura subi!
Bonde até para o hospital!" [11]

Posteriormente foram instaladas três linhas circulares: Ponte-Santa Izabel, Ponte da Boa Vista e Cinco Pontas e um ramal para a Estação Central.

Apesar do movimento ter decrescido um pouco nos dez anos após a inauguração, a companhia ainda tinha lucro, pois em 1877/78 o lucro líquido foi de 48:401$279, com 105.797 viagens. O movimento de passageiros era grande mas o número de veículos não acompanhava o crescimento; pelo contrário, diminuía, em parte devido ao atravancamento das ruas centrais da cidade, com veículos de carga constantemente interrompendo o trânsito de bondes, parando para carga ou descarga, sobre os trilhos, o que motivou também o abandono de horário no serviço. Com isso, os jornais não perdoavam, como aconteceu até o fim dos bondes, culpando-os pela morosidade do transporte. Os bondes andavam superlotados, com passageiros espalhados pelos estribos e plataformas, obrigando os animais que puxavam o veículo a fazer esforços para rebocar o pequeno mas pesado carro.

A companhia começou a emitir talões com dez passes de 100 réis, para facilitar o troco e esses passes acabaram virando dinheiro corrente no pequeno comércio de Recife, devido principalmente à falta de moedas divisionárias. No início do século, a companhia, com um capital de 800:000$000 empregava 281 homens e mantinha 400 animais para a tração. Em 1901, também surge uma novidade: o primeiro automóvel a percorrer as ruas da cidade. Um "Renault" que Otávio de Freitas havia importado. [12]

9. Primeiros ônibus — Nova companhia

Em 23 de março de 1903, um automóvel adaptado para ônibus, com lotação para 12 passageiros, pertencente à "Companhia de Transportes de Goiana", faz a primeira viagem, saindo de Goiana (município ao lado da Paraíba), chegando até Olinda, onde havia almoço. De Olinda a Recife levava mais uma hora. Não durou muito. A viagem total que teria 70 km levava cerca de nove horas.

No princípio deste século foi formada outra companhia de bondes a burro, que servia do Recife a Boa Viagem e se chamaria "Companhia Ferro-Carril Boa Viagem". Companhia pequena que era, com um capital de apenas 25:000$000 e transitando em pouco mais de 1.500 m de linhas, não durou muito tempo. [13]

10. Eletrificação

A eletrificação no serviço de bondes em Recife, apesar de todo o progresso da cidade, demorou para ser instalada. Enquanto outras capitais já usufruíam desse melhoramento, ali ainda se discutiam os prós e os contras do novo serviço e os bondes a burro lentos e desconfortáveis continuavam seu tráfego monótono.

Em 1899 a Estrada de Ferro Great Western entra com um pedido de concessão de bondes elétricos entre Recife e Olinda, pelo litoral. Mas devido à Western Telegraph ter protestado, alegando passar por ali seus cabos submarinos, a idéia morreu.

Em 1905, há nova esperança, quando a firma inglesa Bruce Peebles Company Limited propõe a compra da empresa de carris para eletrificar seu sistema. Na assembléia geral da companhia dos bondes a burro é aceita a proposta da empresa estrangeira, por 146 votos, contra 143. O preço estipulado foi de £14.000 ou seja na época:

11) Mário Sette — Op. Cit.
12) 50 anos da história do mundo — 3.º vol. pág. 1.140.
13) Impressões do Brasil no século XX — (1910) — pág. 937.

2.105:292$000. Mas logo depois os mesmos se arrependeram talvez, e é efetuada a anulação do negócio. A firma interessada na compra recorre à Justiça e abre-se uma longa questão judicial, que ao final, deixa a carris com os bondes e Bruce Peebles com o dinheiro. Nada mais foi feito.

Então, talvez pensando em amenizar o impacto perante o povo, a companhia instala em seus bondes lâmpadas elétricas abastecidas por acumuladores. O povo passou a chamar os veículos de "eletroburros" ([14])

No início da década de 10, o congresso vota uma lei, autorizando a abertura de

Um dos bondes de Recife (foto da Cia. dos anuncios em bondes) — 1927
One of the Recife's trams

concorrência para a eletrificação das linhas da Brazilian Street e Trilhos Urbanos de Recife a Olinda.

Em 18 de agosto de 1906, a Cia. Trilhos Urbanos havia solicitado ao poder competente permissão para prolongar sua linha férrea da estação do Carmo até o lugar denominado Rio Doce. Essa petição foi deferida pelo governo do Estado em 2 de outubro do mesmo ano.

Os contratos de ambas as companhias já haviam terminado só tendo ainda em vigor o contrato da ferro-carril de Pernambuco. Assim, o contratante deveria se entender com esta para transformar também o sistema de tração.

O general Dantas Barreto mandou publicar os editais de concorrência, que havia sido organizada pela diretoria de Obras Públicas. Após a publicação e decorrência do prazo legal, se apresentaram os seguintes candidatos: J. G. White e Cia., Guinle e Cia., Dodsworth e Cia.; Companhia Ferro-Carril de Pernambuco; Alberto San Juan, Griffith Williams & Johnson; The Foreign Construction Syndicate Ltd.; Cia. Trilhos Urbanos do Recife a Olinda e Beberibe.

Foi formada uma comissão constituída pelos engs. Torres Cotrim e Heitor Maia, que estudou as propostas e aprovou a de Dodsworth e Co. principalmente devido à

14) Mário Sette — Op. Cit.

O mesmo bonde já reformado. Allen Morrison — N. York — 1940
The same car restaured in 1940

modicidade dos preços da passagem, pois era prevista a cobrança por seção, ao preço de 100 réis em cada uma, dividido como segue: 1.ª seção — Cabanga, Chora-Menino, Soledade, Cemitério, Hospital Pedro II. 2.ª seção — Jiquiá, Aflitos, Torre, Hospital dos Lázaros, Caldeireiro, Olinda, km 4 da estrada de ferro, Beberibe e Bomba Grande; 3.ª seção — Dois Irmãos, Várzea, Boa Viagem, Tejipió; 4.ª seção — Jaboatão. O prazo de vigência do contrato de concessão seria de 50 anos.

O governo aprova em seguida a proposta e a firma vencedora entra em entendimentos para unificação das empresas que faziam o serviço de transporte urbano. Como já dissemos, a Cia. Ferro-Carril, ainda se achava presa a um contrato e foi preciso entrar em acordo e transferir 6.269 ações, num total de 1.347:000$000. Assumiram a direção Eugênio Dodsworth e Eugênio Gudim, em 8 de junho de 1912, tendo o conselho fiscal da empresa anterior renunciado ao mandato.

11. Obras e inauguração do serviço elétrico

No dia 13 de junho de 1912 a nova empresa convida Oswaldo Machado e Samuel Pontual para, respectivamente, diretor presidente e gerente.

Durante o ano de 1913 houve grande mudança no trânsito pelas ruas do Recife, com a recém-fundada companhia colocando seus trilhos e rede aérea, postes, desvios, dormentes, recalçamento etc. Durante esse ano os concessionários passaram seus direitos a uma nova companhia: "Pernambuco Tramway & Power Co. Ltd.", então formada para o fim exclusivo de manter os serviços de bondes elétricos. É adotada a bitola padrão de 1,435 cm.

Em 7 de novembro de 1913 começam a trafegar pela primeira vez, durante toda a noite, os bondes nas linhas Fernandes Vieira, Torres e Afogados.

Finalmente surge o dia 8 de abril de 1914. Era o dia marcado para a primeira experiência com o novo tipo de transporte coletivo. A curiosidade do povo perante o belo veículo, todo pintado de amarelo, elegante e bonito, com 12 bancos e dois truques era impressionante. Todos queriam vê-lo, um progresso que era acessível a qualquer classe.

Assim chega o dia 13 de maio, quando com quatro novos bondes, apinhados de altas autoridades, convidados, repórteres e o povo, inauguram-se os serviços de "tramways" elétricos entre Recife e a praça Maciel Pinheiro e outra linha até Cabanga.

A inauguração foi emocionante e festiva, como todas efetuadas naquela época, tendo como sempre banda de música e foguetes que espoucavam no ar marcando o acontecimento.

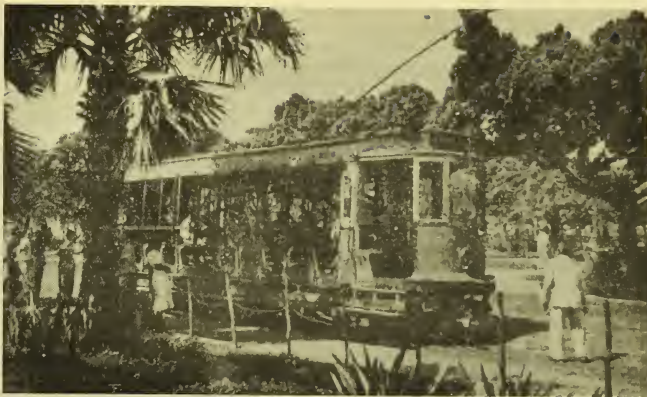
O bonde n.° 5, saindo do Brum, por volta das 13 horas e percorrendo sem impecilhos vários trechos da linha da Boa Vista e do 1.° distrito de São José, conduzia o general Dantas Barreto, presidente do Estado, Heitor Maia, secretário interino da Justiça e Fazenda do Estado, Eudoro Corrêa, prefeito da Capital; Eugênio Gudin, diretor gerente da empresa e Eduardo de Morais Gaudêncio E. de Medeiros, Mister Anderson, Rodrigo Ramos, acadêmico Leovigildo Junior, A. B. Tigre, do Diário de Pernambuco e Alberto Silverio, do Jornal do Recife.

O bonde inaugural era semelhante ao que havia inaugurado o serviço elétrico em

Os novos bondes do Recife, denominados "Zepellins" com grande lotação — Recife — 1939
The new trams of Recife named "Zepellins" with great capacity of passengers

Salvador. Em 8 de julho é iniciado o tráfego na nova linha elétrica de Soledade.

Em 16 de julho houve um protesto popular contra os remanescentes bondes a burro, sendo virados, por agrupamentos de populares vários carros de tração animal. Os bondes do ramal Capunga foram assaltados, desatrelados os animais e incendiadas as cortinas.

A linha de Jiquiá é inaugurada a 6 de outubro. O trecho suburbano entre o Recife e Olinda já eletrificado, foi inaugurado em 12 de outubro de 1914. Nesse dia foram distribuidos boletins em que a Associação Comercial do Recife convidava o comércio a fechar suas portas para que os empregados assistissem a essa solenidade.

Recife — 1955

A Cia. de Tramways, como era conhecida a "Companhia de Trilhos Urbanos de Recife a Olinda e Beberibe" ficou em péssima situação pois seu serviço moroso continuava sob tração a vapor, enquanto os novos bondes da Pernambuco de Tramways, funcionando a eletricidade, mais rápidos, além disso com passagens mais baratas, o que motivou em 19 de outubro de 1914, um pedido da Cia. de Tramways à polícia, para que esta tomasse providências "a fim de impedir que os bondes elétricos para Olinda, trafeguem com excesso de lotação".

Isto acontecia porque a antiga empresa, com o serviço deficiente, cobrava $500 réis a passagem e a nova, com serviço mais rápido e limpo, cobrava $200 réis. O resultado dessa concorrência economicamente benéfica, é que os bondes elétricos viajavam com sua lotação muito ultrapassada, e os velhos veículos ficaram às moscas. Ainda mais, em 17 de novembro são inaugurados carros de segunda classe, no ramal elétrico de Olinda.

O serviço da Cia. de Tramways foi decaindo, chegando a tal ponto que em 30 de julho de 1915, o povo indignado contra o péssimo serviço tentou incendiar os carros. A estação de entroncamento esteve guardada por praças da polícia. Em 7 de agosto foram espalhados pela cidade boletins sediciosos, aconselhando o povo a queimar os carros da Cia. de Tramways e linchar os diretores dessa empresa.

Em 26 de dezembro de 1915, a direção da Cia. de Tramways resolveu estabelecer passagens diretas entre Várzea, Olinda e Afogados.

O povo não recebeu bem essa mudança e no mesmo dia os passageiros se revoltaram, quebrando registradores, danificando carros e interceptando agulhas dos desvios, o que ocasionou vários descarrilhamentos. Esse protesto surtiu efeito, tendo a companhia restabelecido os preços por seções.

12. Viagens a Olinda nos elétricos

Eis a descrição de uma viagem a Olinda nos elétricos:

"Em Recife, o bairro de Olinda é indigitado como dos mais atraentes logradouros.

"Vai passando, justamente, um bonde elétrico. Lá está, engastada a um poste, uma

tabuleta em cujo fundo branco se inscrevem em letras vermelhas, os seguintes nomes Juquiá, D. Pedro II, Várzea, Casa Amarela, Dois Irmãos, Olinda.

"É providência útil que, infelizmente ainda não existe no Rio de Janeiro e São Paulo, onde os passageiros estranhos são constrangidos a andar fazendo indagações de toda a espécie para poderem tomar o rumo que pretendem.

"Olinda, porém, encerra tremenda decepção.

"A trajetória descrita, por si só, desde que se abandona as linhas propriamente urbanas, ojeriza e enerva.

"Para cada lado, manguesais, terras humildes, onde pululam palhoças bizarras de sapé, casebres infectos, com paredes de sopapo a cujas portas esguias e baixas, assomam vultos queimados de mulheres magras e criancinhas nuas.

"E lá, na tradicional aglomeração, repositório de antiguidades, venerandas, velho cenário onde se desenhara a guerra dos mascates, a mais de 300 anos, nada se constata que realmente possa lhe justificar a denominação, a não ser a esplêndida praia que a debrua, e os ventos deliciosos que a bafejam.

"Há ali um grande ar de melancolia que impulsiona o viajar a rápido ingresso." ([15])

13. Novas linhas — Fim dos bondes a burro

A estação dos bondes, com um depósito de carros, ficava na estrada de Luiz do Rego, vizinhança do Asylo de Mendicidade. Em 2 de maio de 1915, a linha da Torre vê correr os seus primeiros bondes elétricos. Com a construção dessa linha, desaparecem totalmente os bondes a burro na cidade.

Em 21 de abril é inaugurado o bonde elétrico para a ponte d'Uchôa. Zumbi é inaugurada em 20 de setembro. Em 12 de outubro de 1915, começaram a correr até a povoação de Caxangá, e a 29 o da Várzea, quando os bondes elétricos substituiram a estrada de ferro suburbana "Brazilian Street Railway".

Em 19 de julho de 1915, a pedido da companhia que alegava a alta do preço do carvão, devido à Guerra Mundial, a sua usina elétrica funcionava com esse combustível, Dantas Barreto permite que o tráfego dos bondes paralisasse à meia-noite. Isso motivou protestos gerais. A "Provincia" e o "Diário de Pernambuco" combatem essa medida, dizendo que ela é atentatória aos direitos da população.

No ano de 1916 é inaugurada a linha da Casa Amarela, no dia 15 de novembro. Em 13 de dezembro chega o bonde à Casa Forte e a 11 de fevereiro de 1917 inaugura-se a linha elétrica para Dois Irmãos.

"Terminara o tráfego das maxambombas da Brazilian Street, a velha geringonça do seu Flechter. A de Olinda ainda correu até 1920, quando se inauguraram as linhas de bondes elétricos para Campo Grande e Beberibe. A linha da Boa Viagem foi a última e a de Jaboatão, por uma reforma do contrato, ficou prejudicada, indo o bonde somente até Teijipió." ([16])

Em um livro publicado na Inglaterra, no capítulo sobre o serviço de bondes em Recife em 1919, lê-se o seguinte: "Ainda há poucos anos, em 1914, o centro do Recife e seus arredores eram servidos por bondes a tração animada e em algumas das zonas mais afastadas, havia até o trenzinho a vapor".

"O ponto de partida de todas as linhas é a Praça do Comércio, em frente ao cais principal do porto."

"As linhas locais se dividem em "via av. Rio Branco" e "via ponte Buarque de Macedo", sendo as principais as que seguem pela av. Marquês de Olinda e pela ponte Mauricio de Nassau, encontrando-se ambas, novamente do outro lado (Santo Antônio), depois dessa junção separam-se os carros dos distritos do Sul, deixando passar aqueles que vão atravessar o centro do comércio varejista, até além da ponte do Boa Vista, onde as linhas tomam vários nomes."

Em 30 de junho de 1922 são inauguradas as linhas de bondes elétricos para

15) Aspectos do Norte — J. Niepce Silva — 1921 — pág. 14
16) Mario Sette — Op. Cit.

Última estação de bondes em Recife
The last car house in Recife

Trólebus Twin Coach de Belo Horizonte em experiência em Recife — Recife — 1955
Trólley Bus Twin Coach from Belo Horizonte in test, in Recife city

Beberibe e Teijipió, começando a vigorar as novas tabelas de passagens, extinguindo-se as de 100 réis.

Iniciam-se, em 1923, os trabalhos de assentamento da linha mais extensa do Recife: a da Boa Viagem. Em julho de 1924, é efetuada uma experiência interessante. Um bonde elétrico com reboque percorreu a nova linha até a av. Cabugá, atravessou a grande ponte do Pina, que sofrera obras de reforço para esse fim e daí em diante o bonde foi rebocado por uma pequena locomotiva a vapor, por não ter sido instalada ainda a rede aérea até Boa Viagem, inaugurando assim os novos trilhos do ramal.

Trolebus Twin Coach em experiência — Recife — 1958
Trolley bus Twin Coach in test

Finalmente, em 25 de outubro de 1924, é inaugurado solenemente o serviço de bondes elétricos do Recife a Boa Viagem. A nova linha atravessava a ilha do Pina e percorria toda a vasta extensão da av. Beira-Mar. Em novembro de 1924 havia sido inaugurada a linha da av. da Ligação, com ponto final na curva da av. Beira-Mar.

Em 2 de fevereiro de 1925, tendo terminado o assentamento dos trilhos nas linhas Singella e Pará, o governo oficiou a empresa, pedindo para instalar os fios condutores de eletricidade, a fim de se iniciar logo o serviço de bondes.

14. Auto-ônibus e novos bondes

Para que se tenha uma pequena idéia da situação dos serviços de bondes no fim da década de 20, transcrevemos esta notícia encontrada no jornal "O Estado de S. Paulo" de 9 de dezembro de 1927.

"Recife — 7 — O governador do Estado, inteirado da situação anormal do tráfego dos bondes, determinado pela atitude da companhia em face ao movimento sempre crescente de auto-ônibus, determinou ao fiscal do governo junto à referida companhia que tome providências urgentes, no sentido de não ser o tráfego de auto-ônibus em linhas de grandes movimentos prejudicado com um excesso injustificável de bondes exatamente no mesmo itinerário percorrido pelos auto-ônibus."

E o coitado do bonde, além de sofrer a concorrência do auto-ônibus nas ruas de onde não podia sair, ainda era admoestado para não fazer concorrência com ele. (Os auto-ônibus entraram em tráfego normal em maio de 1927.)

Em 31 de março de 1928, a Pernambuco Tramways é comprada pela General Electric Co. A operação foi efetuada em Londres, pela importância de US$ 4 milhões. Em maio do mesmo ano chega a Recife, pelo vapor americano "Steel Exporter" 500 t de trilhos e acessórios que seriam empregados na construção e prolongamento das linhas da Pernambuco Tramways até o farol em Olinda. As novas linhas de bondes para o Espinheiro e para o Farol de Olinda são inauguradas a 7 de junho daquele ano.

Eis dois comentários que vemos quase na mesma página de um livro, retratando 40 anos de diferença:

1.° — "Outras transformações viriam incontestavelmente trazer o bonde elétrico à vida do Recife. Maior facilidade e rapidez de transporte. Novos arrabaldes servidos por essa modalidade de condução. O movimento do centro urbano intensificou-se a olhos vistos. Vinha-se a ele com mais frequência, e a horas então mais desusadas, como à noite. Outros hábitos, outros modos, outros interesses. Os cinemas aumentaram. Inauguraram-se os teatros do Parque e Moderno. Aparecem os cinemas suburbanos. Remodelam-se lojas. Conjugam-se aos benefícios da tração elétrica os do saneamento, da assistência pública, do novo calçamento, da luz também elétrica, em vários trechos da cidade. As obras do Porto avançam e a remodelação do bairro do Recife já se desenha no traçado das duas avenidas que substituem o casario secular e revesso que as picaretas derrubaram. As construções em arrabaldes animam-se com os préstimos do bonde da Tramway." [17]

2.° — 40 anos depois — "A guerra atual trouxe para o tráfego de Tramways uma tal situação de embaraço, de superlotação de irregularidades, que não há mais vagas para comentá-los. Uma viagem de bonde que era um agradável passeio, hoje é uma tortura indiscutível. Andam passageiros, sem exagero, até no teto dos carros. Sai-se de um bonde, amarrotado, pisado, sujo como se tivesse estado num combate. Conduzir embrulhos, livros, flores, vidros é arriscar-se a um desastre. Mesmo porque ambas as mãos são indispensáveis para nos agarrarmos e nos defendermos. Morreu a polidez... O tempo é de Murici... Imita-se nos bondes o que fazem os supercivilizados da Europa nos campos de batalha." [18]

O que houve nesse período? Simples. Apareceram os ônibus e automóveis, congestionando todas as ruas, praças, avenidas, estradas etc. Não adianta colocar mais bondes nas ruas; o trânsito não se move; importação de peças de reposição proibida; não temos indústrias desse ramo. Paralisa-se um veículo para usar peças em outro que ainda pode andar, 80 ou 100 passageiros daquele vão se juntar aos 80 ou 100 deste e assim por diante. Nossos olhos só se voltam para o automóvel e ônibus como solução, jogando a culpa de todo o atraso e congestionamento sobre os bondes, insuflados pelo interesse na extinção desses incômodos concorrentes. O caso é que a extinção dos bondes não solucionou os problemas do trânsito. Quem sabe não o agravou?

Trólebus Marmon/Herrington (arquivo de Adriano M. Branco) — Recife — 1981
Trolley Bus Marmon Herrington in Recife

17) Arruar — história pitoresca do Recife Antigo — Mario Sette — Gov. do Estado Sec. de Cultura — 1978 — Recife — pág. 123.
18) Mário Sette — Op. Cit. pág. 124.

Trolebus reformado (arquivo de Adriano M. Branco) — Recife — 1981
Restaured trolleybus in Recife

Trolebus reformado (arquivo de Adriano M. Branco) — Recife — 1981
Restaured trolleybus in Recife

15. Tipos de bondes e fim

No Recife trafegam inicialmente os bondes abertos de 12 bancos, semelhantes aos que trafegavam no Rio de Janeiro, Salvador, São Paulo, da fábrica norte-americana J. G. Brill. Posteriormente foram colocados em tráfego carros fechados, com uma única entrada, apelidados pelo povo de "gigolôs". Na década de 30 apareceram os grandes prateados, chamados de "zepelins". Havia os carros de segunda classe, conhecidos

no sul como "caradura" e em Recife eram chamados de "lorés".

A cidade do Recife, juntamente com Porto Alegre, possuiu, sem dúvida, entre 1930 e 1940, os melhores serviços de transporte coletivo urbano do Brasil, sobre trilhos. A guerra de 1939/1945 determinou uma mudança trágica nesses serviços, como vimos atrás. O apogeu dos serviços de bondes em Recife foi atingido em 1942 e daí começou a decair como se vê: 1941 — 139 bondes (motores) e 77 reboques; 1947 — 72 bondes (motores) e 30 reboques; 1953 — 22 bondes (motores) e 0 reboques.

Note-se que em 1941 existiam 19 ônibus em circulação e em 1953, 501 veículos, comandados por 128 empresas. Em 1941 a população do Recife era de cerca de 380 mil habitantes e em 1953 atingia a 618 mil.

Em 1951, os bondes deixaram de circular na Ilha de Santo Antonio e em 1953 só existiam em tráfego quatro linhas: Dois Irmãos; Beberibe; Campo Grande/Peixinhos e Olinda. Estavam em uso ainda o depósito de carros da av. Caxangá e as oficinas da av. Cruz Cabugá. As casas de carros João Alfredo e Príncipe estavam abandonadas, assim como a oficina de Santo Amaro, uma das maiores do Brasil. Em meados de 1955 são extintos os serviços tranviários em Recife.

16. **Trólebus**

Com a extinção dos serviços de bondes na cidade e como aconteceu em todas as cidades, não foi possível aos ônibus diesel transportar o mesmo volume de passageiros que os bondes carregavam, apesar destes veículos estarem sendo reduzidos gradativamente. Então estudou-se como ajuda instalar o único substituto à altura do bonde: o trólebus, que nas cidades de São Paulo e Belo Horizonte estavam dando bons resultados.

Instalaram-se as estações retificadoras e foram iniciados os trabalhos de instalação da rede aérea. Foram projetadas as seguintes linhas: Beberibe, Campo Grande, Casa Amarela, Caxangá, Córrego do Euclides, Engenho do Meio, Mustardinha, Peixinho, São Martim, Tigipió, Várzea, Vasco da Gama, Vila do Ipesp, das quais algumas foram desativadas posteriormente. Para o serviço inicial foram importados trólebus de origem norte-americana, da fábrica Marmon-Herrington.

Em 15 de junho de 1960, é solenemente inaugurado o tráfego desse novo tipo de transporte coletivo, tendo sido bem recebido pelo povo, tanto que em 1962 foi necessário adquirir mais alguns veículos, estes já de fabricação nacional da Caio-Villares, em número de 20. No ano seguinte foram adquiridos mais alguns que tinham servido em Belo Horizonte e que estavam sendo desativados. Eram quatro de fabricação Massari e receberam os números 136 a 139.

A Companhia de Transportes Urbanos (CTU) lutando sempre contra pressões de todos os lados, manteve os serviços até hoje, apesar da eterna falta de verbas para esse tipo de veículo, que do número de 140 que a empresa chegou a ter em tráfego, ficou reduzido, em fins do ano de 1979, a 50 em tráfego, 40 a serem recuperados e 50 inutilizados. (Os carros de 1 a 65 eram de procedência americana; os de 66 a 85 brasileiros da Caio/Villares; 86 a 135, americanos de Belo Horizonte e 136 a 139, brasileiros da Massari — (três portas.)

Em fins de 1980, o serviço que estava entrando em colapso, com ajuda da EBTU entrou em reorganização, tendo sido praticamente paralisado o tráfego; foram remanejadas várias linhas. Os trólebus foram reformados e comprados novos, do mesmo tipo dos que entraram em tráfego em São Paulo, do consórcio Ciferal/Scania/Tectronic.

Em dezembro de 1981 estavam em tráfego 12 carros novos Ciferal e mais 15 dos antigos reformados (deveria chegar a 60). O serviço foi reiniciado com a linha av. Norte, inaugurada em 13 de setembro de 1981, com dez carros reformados. Aguardava-se para maio de 1982 a extensão dessa linha com mais 2,5 km. Em maio também seria inaugurada a linha Caxangá e esperava-se para o fim do ano a inauguração da Cruz Cabugá.

RIBEIRÃO PRETO

Unidade da Federação: São Paulo
Latitude: 32° 01' 40" S — **Longitude:** 42° 48' 24" W
Altitude 518 m — **Área** 1 057 km²

1. Localização e história

O município está situado na zona fisiográfica conhecida como "Ribeirão Preto", distando da capital do Estado cerca de 300 km. Sua origem vem do local onde até meados do século XIX era ocupado por fazendas de criação de gado, sujeitas ao distrito de São Simão.

No dia 2 de novembro de 1845, José Mateus dos Reis doou parte de suas terras para formar o patrimônio de futura capela, sob a invocação de São Sebastião. Devido a cautelas legais, sua doação, que foi seguida por outros proprietários, não foi aceita pela autoridade eclesiástica e somente em 1856, depois de mudado o local das doações é que foi efetuada a formação do patrimônio.

Em 19 de junho de 1856 foi enfim erguida uma igreja provisória e tiveram início os primeiros arruamentos do futuro povoado. Com o constante progresso, o lugarejo foi elevado a freguesia em 2 de julho de 1870, por lei n.º 51 e por lei n.º 67 de 12 de abril do ano seguinte é elevada a vila com território desmembrado do município de São Simão.

Em virtude de suas férteis terras, inúmeras famílias para ali se deslocaram, fazendo aumentar sua agricultura e comércio. Em 1876, com a introdução por Luiz Pereira Barreto da cultura do café tipo "bourbon", produto que ele havia obtido após pacientes pesquisas científicas em Rezende, a cultura trouxe riqueza e prosperidade. Formaram-se grandes fazendas.

Com a chegada dos trilhos da companhia Mogiana, em 29 de novembro de 1883 (depois de uma acirrada disputa com a Companhia Paulista) o progresso acelerou-se. A lei n.º 88 de 1.º de abril de 1889 concedeu à vila foros de cidade.

2. Bondes

Em 28 de novembro de 1912 é formada em Paris uma companhia destinada a explorar os serviços de bonde elétrico em Ribeirão Preto, sob o nome de "The Electric Tramways of Ribeirão Preto Brazil Limited". Eram seus diretores e fundadores Raimundo Duprat, Januário Loureiro, Trajano Louzada, Henri Durocher, Plínio Prado, eng. Lombard e eng. De Tavernier.

Em 17 de novembro de 1913 é firmado um acordo entre a empresa concessionária de bondes elétricos e a empresa de força e luz, para que fossem iniciadas as obras até 28 do mesmo mês. Nesse dia, às 14 h, na praça Schmidt, em direção à rua Duque de Caxias, foi colocada a primeira estaca dos serviços da linha de bondes.

Estiveram presentes ao ato o prefeito municipal, vereadores, autoridades etc. Tendo sido lavrada uma ata, assinada pelos presentes, sob o som da corporação musical "Filhos da Euterpe", os presentes se dirigiram ao Hotel Modelo, onde lhes foram oferecidos doces e cerveja.

No dia 12 de janeiro de 1914 foram iniciados os trabalhos de assentamento dos

trilhos na rua Duque de Caxias, em frente ao cinema Rio Branco. Porém os trabalhos eram muito lentos, tendo a companhia pedido à câmara municipal prorrogação de prazo, que foi negado, e em agosto de 1914, com o estouro da Guerra Mundial acabam-se as pretensões da companhia. E os bondes não chegaram a funcionar em Ribeirão Preto.

3. Trólebus

Após vários anos de serviço efetuado por ônibus a gasolina e diesel, ficou resolvido, em princípios de 1978, a instalação na cidade de ônibus elétricos. Foi constituída a Transerp-Empresa de Transportes Urbanos de Ribeirão Preto, para operar o sistema de trólebus, partindo de um convênio que a prefeitura assinou, em agosto de 1979, com a EBTU-Empresa Brasileira de Transportes Urbanos. Pelo citado convênio caberia à prefeitura participar com Cr$ 181 milhões, enquanto a EBTU se comprometia a liberar, a fundo perdido, Cr$ 192 milhões. [1]

Na contrapartida do município, incluíam-se os gastos com a compra de terrenos e obras viárias, como melhoramentos dos calçamentos onde correriam os trólebus etc. Essa despesa, em março de 1982, já atingia cerca de Cr$ 25 milhões ao inicialmente previsto. Todo o custo se elevaria a Cr$ 650 milhões, correspondentes à implantação da primeira linha, de 13,6 km (ida e volta), ligando o centro ao bairro Ipiranga, em sentido radial; eram previstas, também, duas linhas diametrais, para resultar em cinco segmentos e 19 combinações.

Previa-se a conclusão desse sistema para 1983, somando 33 ônibus elétricos, circulando por 33 km de rede. A segunda linha se destinaria aos Campos Elíseos. Previa-se uma demanda na primeira linha de presença diária de 24 mil passageiros. Para

Trólebus Villares/Caio de Ribeirão Preto — a entrada é pela frente (foto da Transerp) — 1982
Trolley bus Villares/Caio from Ribeirão Preto (front entrance)

1) A viabilização da Transerp foi efetivada pela lei n.º 3.734 de 28 de fevereiro de 1980 da câmara municipal.

Garagem dos trólebus em Ribeirão Preto (foto da Transerp) — 1982
Garage of the trolley bus in Ribeirão Preto

essa despesa a EBTU participou com Cr$ 230 milhões a fundo perdido, Cr$ 235 milhões correspondentes a empréstimo concedido pelo Finame e Cr$ 185 milhões que eram o investimento inicial da prefeitura.

4. Inauguração

A inauguração da primeira linha deu-se com seis meses de atraso em relação ao cronograma estabelecido, em vista do atraso na liberação de recursos pela EBTU, mas ainda pôde ser inaugurado antes da saída do prefeito Antonio Duarte Nogueira.

No dia 30 de abril de 1982, às 13,30 h, com a presença do ministro Eliseu Resende, dos Transportes, e o presidente da EBTU, Jorge Franciscone, foi inaugurada oficialmente a primeira linha de trólebus em Ribeirão Preto. Porém os serviços continuariam em fase de experiência por mais alguns dias, sem cobrança de passagem, até que o público se acostumasse com o novo tipo de veículo.

Entraram em tráfego quatro trólebus fabricados pela Villares, com carrocerias Caio, construídas em São Paulo, com tecnologia 100% nacional, dentro dos padrões técnicos da EBTU, ou seja, suspensão pneumática, direção hidráulica, três portas, com 1,1 m de largura, com capacidade para 105 passageiros e sistema elétrico do tipo "Chopper". Outros quatro novos veículos chegariam em breve e esperava-se até o final do ano, completar a frota de 22 ônibus elétricos.

Na ocasião foi pedido ao ministro mais Cr$ 500 milhões para completar a verba necessária à construção da segunda linha de trólebus, com 10 km, ligando o bairro de Campos Elíseos, cuja entrega era prevista para outubro.

Eliseu Resende, ao prometer estudar o assunto, lembrou as vantagens desse sistema de transporte, não apenas pela economia de combustível, "mas por ser mais confortável e de tarifa mais baixa que os ônibus a diesel, podendo até ser utilizados por quem possui automóvel, que ocupa um espaço enorme na rua, gasta gasolina e não contribui para a solução dos problemas do Brasil". [2]

2) "O Estado de S. Paulo" — 1-5-1982.

O BONDE ELÉTRICO

"Um homem sem profissão" **Osvald de Andrade**

Edit. Civ. Brasileira

Anunciou-se que São Paulo ia ter bondes elétricos.

Os tímidos veículos puxados a burros, que cortavam a morna cidade provinciana iam desaparecer para sempre. Não mais veríamos, na descida da ladeira de Santo Antônio, frente à nossa casa, o bonde descer sozinho equilibrado pelo breque do condutor. E o par de burros seguindo depois.

Uma febre de curiosidade tomou as famílias, as casas, os grupos. Como seriam os novos bondes que andavam magicamente, sem impulso exterior? Eu tinha notícia pelo pretinho Lázaro, filho da cozinheira de minha tia, vinda do Rio, que era muito perigoso esse negócio de eletricidade. Quem pusesse os pés nos trilhos ficava ali grudado e seria esmagado fatalmente pelo bonde. Precisava pular.

Uma grande empresa canadense estabelecia-se em São Paulo — a Light. Meu pai, que era vereador, trazia notícias e pormenores do grandioso empreendimento. Construíam uma represa e uma usina na pequena cidade de Parnaíba — por onde antes passávamos na direção do santuário do Bom Jesus de Pirapora.

A câmara municipal fora convidada a conhecer os trabalhos da Light. Pronunciava-se Laite. E uma manhã, seu Andrade, com seus companheiros de vereança, partiu para ver o que se fazia.

E Inês e eu ouvimos no dia seguinte as proezas da excursão. Meu pai contava que atravessara, sem se curvar, por dentro de canos enorme por onde passaria a água represada.

Um mistério esse negócio de eletricidade. Ninguém sabia como era. Caso é que funcionava. Para isso as ruas da pequena São Paulo de 1900 enchiam-se de fios e de postes.

O projeto aprovado, começaram logo os trabalhos de execução. E anunciaram que numa manhã apareceria o primeiro bonde elétrico. Indicaram-me a atual avenida São João como o local por onde transitaria o veículo espantoso.

Um amigo da casa informava: — O bonde pode andar até a velocidade de nove pontos. Mas aí é uma disparada dos diabos! Ninguém aguenta. É capaz de saltar dos trilhos! E matar todo o mundo...

A cidade tomou um aspecto de revolução. Todos se locomoviam, procuravam ver. E os mais afoitos queriam ir até a temeridade de entrar no bonde, andar de bonde elétrico!

Naquele dia de estréia ninguém pagava passagem. Era de graça. A afluência tornou-se, portanto, enorme.

No centro agitado, eu desci a ladeira de São João que não era a avenida de hoje. Fiquei na esquina da rua Líbero Badaró, olhando para o largo de São Bento, de onde devia sair a maravilha mecânica.

A tarde caía. Todos reclamavam. Por que não vem?

Anunciava-se que a primeira linha construída era a Barra Funda. É prá casa do prefeito!

O bonde deixava o largo de São Bento, entrava na rua Líbero Badaró, subia a rua de São João.

Um murmúrio tomou conta dos ajuntamentos: lá vinha o bicho! O veículo amarelo e grande ocupou os trilhos do centro da via pública. Um homem de farda azul e boné, o conduzia, tendo ao lado um fiscal. Uma alavanca de ferro prendia-o ao fio esticado, no alto. Uma campainha forte tilintava abrindo as alas convergentes do povo Desceu devagar. Gritavam:

— Cuidado! Vem a nove pontos!

Uma italiana dialetal exclamava para o filhinho que puxava pelo braço:

Lá vem os bonde! Toma cuidado!

O carro lerdo, aproximou-se, fez a curva. Estava apinhado de pessoas, sentadas e em pé.

Uma mulher exclamou:

— Que gente corajosa! Anda nessa geringonça!

Passou. Parou adiante, perto do local onde se abre hoje a avenida Anhangabaú. Houve um tumulto. Acidente?

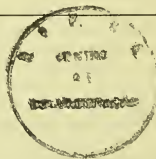
Não andava mais, gente acorria de todos os lados. Muitos saltavam.

— Rebentaram a trave do lado! Não é nada!

Tiraram a trave quebrada, o veículo encheu-se de novo, continuou mais devagar ainda, precavido.

E ficou pelo ar, ante o povo boquiaberto que rumava para as casas, a atmosfera dos grandes acontecimentos. Nas ruas, os acendedores de lampião passavam com suas varas ao ombro, acendendo os acetilenos da iluminação pública.

RIO GRANDE

Unidade da Federação: Rio Grande do Sul
Latitude: 32.° 01' 40" S — **Longitude**: 52° 05' 40" W
Altitude: 5 m — **Área**: 2.617 km²

1. Localização e história

O município do Rio Grande está assentado sobre solo arenoso, fisiográfica e geologicamente situado no litoral rio-grandense do sul. É o único porto marítimo do Estado e por aí se vê a sua participação na economia estadual.

A história do município se confunde com a história do Rio Grande do Sul, mas foi somente nos primórdios do século XVIII que começa efetivamente sua história, quando em 1725 sai de Laguna uma expedição comandada por João Magalhães, genro de Francisco Britto Peixoto. A expedição desce de Laguna com 30 homens e um de seus objetivos era o de escolher um lugar conveniente, nas margens do rio Grande, para aí erigir uma povoação.

Rio Grande é o nome genérico recebido pelas águas que corriam desde o Guaíba, através da lagoa dos Patos até a barra de Rio Grande. A expedição retorna atendendo aos objetivos de reconhecimento e pouco a pouco começa a povoar-se aquelas terras por criadores de gado que ali se estabeleciam com fazendas.

Av. Grande na praia do Cassino — Bonde a tração animal — 1919
Grande avenue in Casino beach near Rio Grande, with horse car

No ano de 1736, o conde de Sarzedas, autorizado por carta régia, declara que a quem quiser vir para o "Rio Grande de São Pedro" ele dará as sesmarias que pedir. Então aparece Cristóvão Pereira de Abreu, um coronel de ordenanças de Minas Gerais, que segue para o Rio Grande em 27 de fevereiro de 1736, chegando ao local onde hoje se encontra o porto da cidade, em 27 de setembro, quando manda "povoar e fazer uma chácara na parte norte, em um capão pouco distante do porto". Assim que chega, Cristóvão Pereira ergue algumas edificações, compra cavalos domesticados e dá outras providências, como a execução de um mapa do canal, um mapa do Rio Grande. Pouco depois é construído o forte Jesus, Maria, José, no porto do Rio Grande.

A 1.º de novembro de 1737 entra no porto a sumaca "Santo Antonio e Almas", que além de trazer víveres e armas, conduz o primeiro contingente de moradores, casais retirantes da colônia do Sacramento que se tinham refugiado no Rio de Janeiro.

Estação dos bondes elétricos (foto do Livro: Estados Unidos do Brazil) — Rio Grande — 1919
Car house of the electric trams in Rio Grande

Em 3 de maio de 1745 é criada a vila do Rio Grande de São Pedro, que seria instalada a 16 de dezembro de 1751, sendo a primeira vila e município do Rio Grande do Sul. Por carta régia de 9 de setembro de 1760 é o Rio Grande do Sul elevado à categoria de governo independente, desmembrado assim da capitania do Rio de Janeiro.

Após uma invasão espanhola que durou 13 anos, em 1776, o Rio Grande se reconstrói e no princípio do século XIX o porto exportava trigo em larga escala, gozando a vila de excelente situação financeira. A 27 de junho de 1835 é elevada à categoria de cidade. Com o fim em 1846 da revolução farroupilha, a prosperidade se faz sentir em todos os setores de atividade. Em 1858 principia a navegação regular a vapor na lagoa dos Patos, entre Porto Alegre, Pelotas e Rio Grande e em 10 de janeiro de 1867, pela lei provincial n.º 601, é contratada a instalação de iluminação pública com gás hidrogênio.

2. Bondes

Tendo em vista o aumento do movimento na cidade e a dificuldade de locomoção individual é formada a "Carris Urbanos do Rio Grande", pequena companhia que se

propõe instalar serviço de bondes a tração animal na cidade. É assinado o contrato com a intendência e começam as obras de assentamento de trilhos e dormentes.

Em 2 de novembro de 1884, com grande alegria para o povo e grandes festividades, é inaugurado o novo serviço, com veículos puxados por burros, entre o cais e a estação central da estrada de ferro. Em princípio do século XX, a empresa é vendida a uma nova concessionária, a "Compagnie Française du Port de Rio Grande do Sul".

Com 16 km em tráfego, 21 carros de passageiros e 12 de carga, mais 90 muares para tração, o seu movimento era relativamente pequeno, dando tremendo déficit orçamentário. Em 1912 o movimento de passageiros transportados foi de 617 mil, com a receita de 220:000$000 e despesa de 303:000$000! Nessa época não se concebia que uma empresa de transporte urbano desse prejuízo, e só as cidades de São Luís do Maranhão e Aracaju em Sergipe é que apresentavam déficit, mas assim mesmo pequenos, na arrecadação dos serviços de transporte coletivo. Assim, tratou-se de modernizar o serviço, eletrificando as suas linhas.

3. Eletrificação

Em 1908 é inaugurada a usina de energia elétrica, dando luz e força à cidade, pelo sistema termelétrico. A companhia concessionária, sob o nome de "Viação e Iluminação Elétrica do Estado do Rio Grande do Sul" se propunha a instalar o serviço de bondes elétricos na cidade. Após os necessários entendimentos e contratos é dada a concessão e começam os trabalhos de instalação de trilhos e linhas aéreas. (O contrato foi assinado em 4 de janeiro de 1909.)

No dia 15 de novembro de 1911 corre o primeiro bonde elétrico na linha circular. O primeiro carro que circulou conduzia altas autoridades municipais, locais e estaduais, representantes da imprensa e muitos convidados. [1] Do dia seguinte, em diante, começaram a correr regularmente os bondes elétricos, cujas passagens variavam entre 200 e 400 réis. A bitola de suas linhas era de 1 m.

Foram inauguradas algumas linhas, sendo que a última inauguração deu-se em outubro de 1928, quando é colocada em tráfego a nova linha de bondes das ruas Andrade Neves e Jatahy até a rua 24 de Maio.

Em junho de 1933, o governo do Estado do Rio Grande do Sul transferiu à prefeitura da cidade do Rio Grande o acervo dos serviços de concessão municipal de

Bondes em comboio transportando empregados da Cia. Swift — Livro Rio Grande do Sul (Biblioteca Mário de Andrade, S. Paulo) — Rio Grande (RS) — 1920
Tramways in train, leaving working men from Swift factory in Rio Grande

1) Diz uma publicação da época: "Os bondes de Rio Grande são reputados como os mais luxuosos e confortáveis do Estado e asseguram comunicações rápidas e baratas entre todos os pontos da cidade, inclusive o parque, delicioso lugar de passeio".

luz, força e bondes elétricos. A transação foi efetuada por 3.652:195$000 e a respectiva escritura foi lavrada no 4.° Cartório de Notas de Porto Alegre.

Nessa época a companhia possuía para seu serviço 19 bondes de passageiros e quatro de carga, além de 17 reboques. Suas linhas se estendiam por 23 km e transportavam os bondes uma média de quatro milhões de passageiros por ano.

Após bem servir ao povo durante 55 anos, o serviço é extinto pelo interventor federal, general Armando Cattani, em 25 de junho de 1967. A companhia concessionária na época da extinção era a "Serviço Rio Grandino de Transportes Coletivos".

Bondos do Rio Grando

Linha do Parque — Partida do Gazometro de hora em hora, desde ás 6 horas da manhã até ás 9 da noite, no verão, e das 7 da manhã até ás 8 da noite no inverno.

Nos domingos e dias feriados, fazendo bom tempo, ha bondes da Alfandega para o Parque de meia em meia hora, desde ás 10 1/2 da manhã ás 6 1/2 da tarde.

Da rua Marechel Floriano ao Cemiterio (pela Estação dos Bondes e rua Rheingantz)—Partida da Macega aos 10 e 40 minutos desde ás 6,10 da manhã até ás 9,10 da noite. Volta pela rua Aquidaban (Linha do Norte) aos 5 e 35 m., desde ás 7,35 da manhã até ás 8,35 da noite.

Da Praça Vasco da Gama ao Cemiterio (pelas ruas Riachuelo e Aquidaban)—Partida da Cadeia ás horas e 1/2 horas, desde ás 7 da manhã até ás 8 da noite. Volta pela Estação dos Bondes e rua Marechal Floriano ás mesmas horas, das 7,30 da manhã até ás 8,30 da noite.

Linha do Matadouro—Partida do Cemiterio de 2 em 2 horas, desde ás 7,35 da manhã até ás 5,35 da tarde. Volta do Matadouro desde ás 8,15 da manhã até ás 6,15 da tarde.

Expressos para a Estação Central—Partida da Alfandega ás 6,50 da manhã, e da Macega ás 2,30 da tarde; da Estação da Companhia ás 9,30 da manhã e 5,10 da tarde.

Para os trens da Costa do Mar saem os bondes do desvio emfrente ao Hotel Paris, 20 m. antes da partida do trem.

Passagens—Cobram-se por zonas, a 100 rs. cada uma, contadas do seguinte modo:

1ª da Macega á Estação da Companhia; 2ª dahi ao Cemiterio; 3ª do Cemiterio ao Parque; 4ª do Parque ao Matadouro.

1ª Da Cadeia á Alfandega; 2ª da Alfandega ao desvio rua Carlos Pinto; 3ª do desvio da rua Carlos Pinto ao Cemiterio; 4ª do Cemiterio ao Matadouro.

Nos expressos para a Estrada de Ferro, 200 réis qualquer percurso.

Por trem expresso especial de ida e volta pagam-se [illegible] até a Estação Central, 7$000 até ao Cemiterio, [illegible] até ao Parque, e [illegible] até ao Matadouro, cobrando-se mais 1$ por cada [illegible] de demora. Fora das horas do expediente paga-se o dobro.

Estrada de Ferro de Santa Maria a Cruz Alta

Esta estrada, trecho em trafego da linha de Santa Maria a Itararé, em S. Paulo, conta 12 estações nas seguintes distancias de Santa Maria:

Pinhal	18.400 m.
Colonia	35.600 "
Taquarembó	50.890 "
Villa Rica	72.900 "
Tupaceretã	98.600 "
Espinilho	128.400 "
Cruz Alta	161.500 "
Lagoão	
Porongos	
Santa Barbara	
Pinheiro Marcado . . .	

De Santa Maria parte um trem mixto nas terças, quintas e sabbados, regressando de Cruz Alta nas quartas, sextas e segundas.

De Cruz Alta parte outro trem nas segundas e quartas, regressando de Pinheiro Marcado nas terças e quintas.

As crianças menores de 3 annos têm passagem gratis; as de 3 até 8 annos pagam meia passagem. Os bilhetes de ida e volta têm 25 % de abatimento e são validos por 10 dias entre as estações terminaes e por 6 entre estações intermediarias.

Quando se estava concluindo a impressão do ALMANAK, a administração da estrada cuidava de reformar horarios e tarifas, razão pela qual não se publicam as indicações a respeito.

Companhia Viação Rio-Grandense

Linha do Parque—Partida da Macega de hora em hora, desde as 7 da manhã até ás 9 da noite. Volta do Parque de hora em hora, desde ás 8 da manhã até ás 9 da noite. Durante o inverno, ficam supprimidos dois bondes, um de manhã e outro de noite.

Nos domingos e dias feriados, fazendo bom tempo, ha bondes da Alfandega para o Parque de meia em meia hora, desde as 10 ½ da manhã ás 6 ½ da tarde.

Linha circular (pelo boulevard Buarque de Macedo e rua Rheingäntz)—Partida da Macega aos ¼, ½ e ¾ de hora, desde as 6 ¼ da manhã até ás 9 ¾ da noite. Volta em todas as horas e todos os 20 e 42 minutos desde as 6 e 20 da manhã até ás 9 e 20 da noite.

As passagens nestas duas linhas custam 100 réis em cada zona do seguinte modo:

	Alfandega	Rua 24 Maio esquina Tamandaré	Cemiterios	Parque
Gazometro . .	100 rs.	200 rs.	300 rs.	300 rs.
Alfandega		100 rs.	200 rs.	300 rs.
24 Maio esq. Tamandaré			100 rs.	200 rs.
Cemiterios				100 rs.

Linha da rua Aquidadan — Partida da Alfandega todos os ¼ e ¾ de hora, regressando da rua Aquidaban todas as horas e ½ horas, desde as 7 ¼ da manhã até as 8 ¼ da noite.

As passagens nesta linha custam 200 réis.

Expressos para a Estação Central—Partida da Macega ás 6 ½ da manhã e ás 3 e 5 da tarde; da Alfandega ás 5 e 5 da tarde.

Para os trens da Costa do Mar, saem os bondes do desvio em frente ao Hotel Pariz, 20 minutos antes da partida do trem.

OS MEIOS DE TRANSPORTE NO RIO DE JANEIRO

Revista Light de agosto de 1932

Trecho — Continuamos a considerar cada meio de transporte como uma entidade independente. Removemos, em grande parte, os bondes do centro da cidade e com isso aceleramos o tráfego de veículos cujo trânsito é aí permitido, mas consentimos no tráfego dos ônibus por algumas ruas desse mesmo centro e criamos assim novos obstáculos ao escoamento rápido das massas humanas que aí se aglomeram durante grande numero de horas. Ao mesmo tempo permitimos, em vias que comportam pou-

Os modernos meios de transporte augmentaram o dia util do carioca

Um exemplo: Da Muda da Tijuca á Avenida Rio Branco, Distancia — 8 klm. 278

[illegible] MINUTOS

[illegible] MINUTOS

[illegible] MINUTOS

[illegible]

cas faixas de circulação, o estacionamento de automóveis particulares, diminuindo assim a secção de vazão do tráfego.

Aceitamos as propostas de novas linhas de ônibus sem analisar se as mesmas correspondem a uma necessidade real das zonas servidas. Estabelecemos assim, a concorrência entre ônibus e bondes, entre concessionários diversos dos transportes por ônibus, sem termos previamente organizado o plano de transportes por meio desses veículos e sem atendermos ao congestionamento das ruas do tráfego dessas linhas que só

O bonde transporta por dia um milhão de passageiros e quasi não occupa espaço, comparado com os autos, que apenas conduzem 45.000 pessoas.

Os 980 bondes da Light occupam uma area de 20.000 m² emquanto os autos cobrem uma superficie de 90.000 m².

Os nossos 150 omnibus occupam uma area apenas de 2.000 m² e transportam por dia 80.000 passageiros!

diferem na nomenclatura dos pontos externos. Não procuramos coordenar as concessões de modo a fazer beneficiar desse meio de transporte coletivo rápido e relativamente barato, os arrabaldes ainda não servidos por outro serviço congênere. Somente pela conjugação de todos os meios de transporte disponíveis será possível obter o máximo de economia e comodidade para o público. A livre competição entre os diversos concessionários é nociva tanto a eles próprios como à cidade; a cada veículo deve caber um serviço de acordo com sua função. Assim compete aos ônibus a função de coletores de

passageiros para outros meios de transporte e também a de estabelecer conexão entre linhas ao longo de percurso que exigem um serviço que não compensa o estabelecimento de um leito especial com trilhos.

Até 1920, os transportes em Berlim eram efetuados por empresas particulares em franca concorrência; nesse ano a administração municipal encampou os serviços de bondes e três anos mais tarde incorporava uma empresa particular para exploração deste serviço. Em 1926 os caminhos de ferro aéreos e subterrâneos e os ônibus passavam a ser administrados por essa mesma empresa.

Dessa medida da administração municipal resultou a coordenação de todos os serviços de transportes de passageiros existentes em Berlim. Como consequência foram unificados os preços das passagens. Foi proporcionado a qualquer passageiro o direito de mudar de veículo uma vez no decurso da viagem podendo passar indiferentemente do bònde para o metrô, o elevado ou o ônibus; 46% dos passageiros berlinenses usam deste direito com grande redução no custo e na duração de suas viagens.

Os bondes transportam no Rio, por dia, um milhão de passageiros, enquanto os automóveis apenas conduzem 45 mil pessoas. Para fazer o serviço hoje prestado pelos bondes e ônibus seriam precisos mais de 350 mil automóveis!

RIO DE JANEIRO

Unidade da Federação: Rio de Janeiro
Latitude: 22° 54' 24" S — **Longitude:** 43° 10' 21" W
Altitude: 5 m — **Área:** 1 171 km²

1 Localização e história

A cidade do Rio de Janeiro, antiga capital federal e antigo Estado da Guanabara, situa-se na entrada da baía de Guanabara, em sua margem ocidental. Foi descoberta por André Gonçalves em 1502, e ali estabeleceu Gonçalo Coelho, em 1503, uma feitoria que não foi avante. Foi dado então o nome de baía do Rio de Janeiro, porque seus descobridores, diante da estreita entrada da barra e das montanhas que vedavam a visão do alargamento interior pensaram tratar-se de um rio, e como isso se deu em janeiro, escolheram o nome de Rio de Janeiro.

A 10 de novembro de 1555, o francês Nicolau Durand de Villegaignon, aproveitando o abandono da baía do Rio de Janeiro, visto que a orientação dos dirigentes portugueses era para outros pontos, principalmente a Bahia, sede do governo geral, desembarcou à frente de uma grande frota, acompanhado de colonos, homens de armas e padres protestantes com o intuito de fundar a França Antártica. Foram combatidos em 1567 por Estácio de Sá, que morreu num dos combates, ferido por uma flechada, porém deve-se a ele a fundação da cidade.

Foi, então, instalada a cidade no morro de São Januário, depois do Castelo, onde existia a igreja de São Sebastião do Castelo. Mas a cidade não prosperava, pois em meados do século XVII tinha apenas três ruas regularmente definidas. A elevação em 1763 para Capital do Vice-Reinado, veio dar-lhe o incentivo necessário ao progresso, e com o aproveitamento de suas férteis terras pelos colonos, guiados superiormente pela operosidade dos jesuítas, montaram grandes lavouras, principalmente de cana-de-açúcar. Com essa cultura nasceram os grandes engenhos, em locais que até hoje lembram essa época áurea: Engenho Novo, Engenho Velho, Engenho de Dentro.

No ano de 1808 um fator inesperado decidiu a evolução rápida da cidade. Napoleão I ameaçava a Europa inteira e a corte portuguesa, perante o perigo de invasão, resolveu transferir-se para o Rio de Janeiro, com o rei, que era D. João VI. Chegando ao Rio, D. João VI aqui instalou a corte e iniciou várias obras, como a criação do Supremo Tribunal Militar, Tribunais Civis, Academia Naval, Câmara Comercial, Banco do Brasil, Academia de Medicina, Escola Nacional de Belas Artes, Imprensa Régia etc.

Em 1851 já após a Independência foi inaugurada a navegação a vapor transatlântica, entre o Rio de Janeiro e a Europa. Em 1852 inaugurou-se o telégrafo, e em 1875 o cabo submarino. Em 1854 começou a cidade a ser iluminada a gás. Em 1858 inaugurou-se a 29 de março o primeiro trecho da Estrada de Ferro D. Pedro II, entre o centro e Queimados.

2. Transporte coletivo

O transporte coletivo na cidade do Rio de Janeiro sempre acompanhou os progressos sentidos no resto do mundo nesse ramo. Assim, já em 14 de outubro de 1835 era inaugurado um sistema de ligação entre o Rio e Niterói, com barcas a vapor. Por vol-

ta de 1830 é iniciado um serviço de tílburis de aluguel; tinham ponto na rua Direita e o preço cobrado era de 1$000 por hora. Os primeiros ônibus, puxados por quatro animais, começaram a aparecer na cidade entre 1837 e 1838, por iniciativa do francês Jean Lecoq. [1]

Em março de 1856 o governo autoriza o inglês Thomas Cochrane a organizar um serviço urbano de veículos sobre trilhos de ferro. É constituída a "Companhia de Carris de Ferro da Cidade a Boa Vista na Tijuca". Em 30 de janeiro de 1859 é feita uma viagem de experiência, dando os melhores resultados. Em 26 de março é efetuada a inauguração solene, com a presença do imperador D. Pedro II.

Em 1862, a tração que era animal foi substituída por pequenas locomotivas, mas não conseguindo se manter, devido às enormes dívidas contraídas, a empresa cessou definitivamente o tráfego em 28 de novembro de 1866 (vide item 4).

3. Cia. do Jardim Botânico

Em 1862 o Barão de Mauá organiza a "Companhia do Caminho de Carris de Ferro do Jardim Botânico", com um capital de 1.000:000$000. As dificuldades advindas da falência da companhia Carris de Ferro da Tijuca, retraíram os possíveis compradores de ações e ainda em 1865 não haviam sido franqueadas ao público as primeiras linhas.

Em 1866 o engenheiro Charles B. Greenough compra a concessão de Mauá, por 100:000$000. Retornando aos Estados Unidos, lá organiza a "Botanical Garden Rail Road Company", com o capital de US$ 500 mil, o que lhe possibilitou dar início aos trabalhos de instalação das primeiras linhas em 25 de junho de 1868, e finalmente no dia 9 de outubro do mesmo ano é inaugurado o primeiro trecho entre a rua do Ouvidor, esquina da Gonçalves Dias e o largo do Machado.

Os primeiros veículos eram do tipo fechado, não permitindo mais que 18 passageiros sentados; mas estava lançada a novidade para os descrentes e daí para a frente foi uma sucessão de novas companhias para todos os lados, com uma vasta variedade de veículos e bitolas. (Trataremos separadamente cada uma delas.)

Os primeiros ônibus que precederam os bondes a burro, também conhecidos como gôndolas — Rio de Janeiro
The first omnibus which precede the horse trams
These kind of vehicles was known as "gondolas"

1) Os meios de transporte do Rio Antigo — Charles Dunlop — Rio Janeiro — 1973.

Tipo do primeiro bonde a tração animal — Rio de Janeiro — 1856
Type of the first tram with horse power in Rio de Janeiro

Em 1877 possuía a Botanical Garden "36 carros abertos de 1 tonelada métrica de peso cada um, quando vazios. 33 fechados de 1.300 kg. dois de bagagens, que ainda não funcionam e três descobertos para cargas de 750 kg cada um" (2)

A companhia possuía nessa época uma estação na praça Duque de Caxias, outra nas proximidades do largo dos Leões e outra no lugar denominado Olaria. Entre janeiro e setembro de 1876 foram acrescidos 400 m de linhas para Laranjeiras, sendo o total trafegável de 23.357 m. A companhia progrediu rapidamente, o que possibilitou pensar na eletrificação de suas linhas na última década do século.

3.1 Eletrificação

Em 1887 foi formada uma empresa, então denominada "Força e Luz", para explorar um sistema de veículos com acumuladores elétricos. Esta empresa logo foi à falência. Na primeira experiência ela se propunha levar um bonde dotado de acumuladores elétricos desde a rua do Ouvidor até a Olaria, na Gávea, estação do Jardim Botânico. (Quem nos fornece estes dados é Cupertino Coelho Cintra, em artigo inserido na célebre revista "Ilustração Brasileira".)

Entre os convidados achava-se o Conde d'Eu, a princesa Isabel, então Princesa Regente e várias altas autoridades. Partiu o bonde, movido a eletricidade por acumuladores elétricos do então chamado sistema "Julien", no dia 2 de julho de 1887 e trafegou regularmente, sob aclamação do povo até a curva do antigo Convento da Ajuda (onde depois se localizava a Cinelândia). Ali, porém, o bonde descarrilhou. Após várias tentativas e penoso trabalho devido ao grande peso dos acumuladores, conseguiu-se repô-lo nos trilhos. Prosseguindo na sua marcha, alguns incidentes se foram registrando até a rua dos Voluntários onde os acumuladores explodiram, ficando o veículo imobilizado no meio da rua, cercado de curiosos. Rebocado por muares até a cocheira do largo dos

2) Relatório do Ministério da Agricultura para 1877

Bondes a burro (foto da revista Ilustração Brasileira) — Rio de Janeiro — 1910
Horse car in 1910 of Rio de Janeiro

Rua Mem de Sá, esquina rua Visconde de Maranguape — Rio de Janeiro — 1908
Mem de Sá street corner with Visconde de Maranguape Street in Rio de Janeiro

Leões, "mais uma vez a força animal cantou vitória", diz Coelho Cintra.

Todos esses fracassos alegraram sobremaneira os apologistas dos bondes a burro. Ninguém queria tomar a sério o emprego da eletricidade como força propulsora dos bondes.

Tempos depois, formou-se uma empresa para a exploração da linha de bondes da Tijuca, movidos a eletricidade. Iniciaram-se os trabalhos e foram importados materiais elétricos, mas o primeiro fracasso dos bondes por acumuladores amedrontou os acionistas e a empresa faliu antes de funcionar.

Diz Coelho Cintra no citado artigo: "Daí por diante, só se cogitava de importar eletricidade de Sorocaba (Sorocaba era o mercado abastecedor de burros...)". ([3])

O primeiro bonde elétrico fora lançado há poucos anos no mundo e já no Brasil a Cia. Jardim Botânico se propunha instalá-los no Rio de Janeiro! Deve-se essa iniciativa ao acima citado eng. José de Cupertino Coelho Cintra, então gerente da companhia. Foi escolhida para esse pioneirismo na América do Sul a linha do Flamengo, desde a estação do largo do Machado até o largo da Carioca, pela rua Dois de Dezembro, Praias do Flamengo, do Russel e da Glória, ruas do Passeio, Senador Dantas e Ajuda.

Em fins de 1891 grande parte do material se achava no Rio de Janeiro. Foi montada pequena usina geradora na rua Dois de Dezembro. Em fins de fevereiro de 1892 ficou concluído o percurso da linha do Flamengo, só faltando a colocação da rede aérea. Chegaram, também, três carros motores e no dia 31 de agosto de 1892 foram feitas as primeiras experiências. Eis o comentário de um jornal da época:

"Realizou-se no Rio a experiência de tração elétrica da Companhia Ferro-Carril do Jardim Botânico. Tem o número 103 o carro elétrico que serviu para experiência. Foi construído nas oficinas de John Stephenson e completamente modificado nas oficinas da companhia. É iluminado por cinco focos de 16 velas cada um. É mais largo que os atuais de tração animal, e muito mais cômodo e elegante, tendo todas as aplicações modernas dos veículos de sua espécie.

"Os motores trucks são os últimos construídos pela casa Thomson-Houston e, com os últimos aperfeiçoamentos, bem como todos os aparelhos reguladores e transmissores.

"Durante a experiência ao longo do cais do Flamengo e Lapa, desenvolveu uma velocidade de 30 a 40 KPH, marcha essa dos nossos melhores carros de estrada de ferro.

"O dínamo é de Thomson & Houston, de 500 volts, o motor compound é de McIntosh Seymour & Cia., e desenvolve 100 cavalos de força.

"A caldeira inexplosiva é a primeira aqui montada, e dos fabricantes Babcock Willcox & Cia.

"O serviço de instalação dos fios aéreos faz lembrar o de Wilmington, Saint Louis, Minneápolis, Denver, Cleveland etc. etc., onde a tração é toda elétrica.

"Os carros, elegantes, bem construídos e luxuosos, repousam sobre estrados (trucks) formados de três eixos do sistema Robinson, muito acreditado nos Estados Unidos. Estes três eixos são articulados de modo que os carros podem vencer muito suavemente as mais fortes curvas. Os eixos das duas extremidades ao estrado são os que recebem o movimento dos motores elétricos por meio de uma engrenagem que lhes atenua a rapidez de rotação."

3.2 Inauguração da eletrificação

Assim, pôde a companhia inaugurar festivamente esse serviço pioneiro, no dia 8 de outubro de 1892, às 13 h, contando com a presença do presidente da República em exercício, marechal Floriano Peixoto, seu estado maior e várias personalidades.

Esse foi o primeiro bonde elétrico a trafegar no Brasil e América do Sul. Em 1900 suas linhas eram assim comentadas em um almanaque da época: "Companhia Ferro-Carril do Jardim Botânico. Tem bondes que partem de 5 min em 5 min do largo da Carioca para a Copacabana, Gávea, Laranjeiras, passando pelo Catete, Flamengo, rua Bento Lisboa, praça Duque de Caxias, praia do Botafogo, rua Sergipe (Real Grandeza) largo dos Leões e Jardim Botânico". ([4])

3) Ilustração Brasileira — Novembro 1939.
4) Anuário Fluminense — Alm. Histórico da Cidade do Rio de Janeiro — 1901.

Aqueduto da Carioca — 1900
Aqueduct of Carioca in Rio de Janeiro

Praça Tiradentes (ex-largo do Rócio) em 1900. Um bonde ao serem trocadas as parelhas de muares
Tiradentes square (old Rócio Square) in 1900. One horse car, when are effectuated the change of mules

Os bondes do Jardim Botânico, que inicialmente eram pintados, conforme o bairro a que serviam, foram em 1889 pintados uniformemente de verde, com as iniciais

CFCJB, nas longarinas do teto

Em 6 de agosto de 1900 começam a trafegar os célebres "bondes ceroulas" que foram assim apelidados porque serviam aos frequentadores do teatro Lírico e como eram considerados de luxo, seus bancos eram cobertos com panos de brim branco e o assoalho coberto com tapetes. A cobertura de brim era amarrada nos lados dos bancos por cadarços semelhantes aos que prendiam nas pernas as ceroulas então usadas pelos homens, daí o apelido que o humor do carioca logo tachou o novo veículo. Esse tipo

Rua 1.° de março — 1907

de bonde trafegou até a época da segunda guerra. Em 14 de junho de 1903 foi inaugurada a tração elétrica nas linhas do Leme e Ipanema. Em 1909, por contrato de arrendamento, parte da Companhia Ferro-Carril do Jardim Botânico passou a pertencer à Light, mas continuou como companhia independente até 1946, quando foi definitivamente incorporada à companhia canadense.

Em abril de 1926, é assinado decreto, aprovando o projeto e orçamento para a construção de 50 carros para a Cia. Ferro-Carril do Jardim Botânico.

4. Companhia Carris do Largo do Rócio a Tijuca

O decreto n.° 1.742 de 29 de março de 1856 "autoriza a organização de uma companhia tendo por fim estabelecer o transporte e condução de gêneros, por meio de carris de ferro, desde o largo do Rócio até o lugar denominado Boa Vista, na Tijuca". Logo em seguida, pelo decreto n.° 1.772, de 28 de junho, é autorizada a "companhia de carris de ferro a empregar o vapor ou outro qualquer motor que o iguale ou exceda". O decreto n.° 1.777, de 9 de julho, aprova os estatutos. Em 1858, pelo decreto n.° 2.223 do dia 18 de agosto a companhia é autorizada a alterar o traçado "na parte que compreende entre o Campo da Aclamação e o princípio da rua do Engenho Velho".

Em 21 de setembro de 1861 é assinado o decreto imperial n.° 2.828 que "autoriza o emprego de locomotivas dentro dos limites da cidade em substituição ao motor animal, no serviço de tração e condução de gêneros".

Última linha de bondes a burro em tráfego — Madureira a Irajá — Rio de Janeiro — 1926
Last line with horse cars — Madureira to Irajá in Rio de Janeiro

Fotò mostrando um dos minusculos bondes da "Linha Circular Suburbana de Tramways" (Madureira a Irajá) — Rio de Janeiro — 1921
Photo from 1921, showing the little car of the Circular line of Tramways (Madureira to Irajá)

Após a falência da companhia, em 1866, o Barão do Rio Negro e Quintino de Souza Bocayuva, requerem e obtêm o decreto n.° 4.133, de 28 de março de 1868, onde é concedida a permissão para ambos "restaurarem a empresa de carris de ferro entre a cidade e a Serra da Tijuca". Nada foi conseguido e pelo decreto n.° 4.322, de 19 de janeiro de 1869, os cavalheiros citados transferem os privilégios e favores que lhes haviam sido outorgados pelo decreto n.° 4.133, a B. Caymar e Carlos Alberto Morsing. Estes, em 24 de junho de 1869, por decreto n.° 4.383 transferem também seus direitos a Silvestre S. Batim e Alberto H. Hager. Não foi adiante.

5. Companhia Ferro-Carril de São Cristóvão

É fundada então, na América do Norte, a "Rio de Janeiro Street Railway Company" que é autorizada a funcionar no Brasil, em 30 de junho de 1869, pelo decreto n.° 4.385. Era intenção da nova companhia estender suas linhas para o bairro de São Cristóvão e em seguida para o Rio Comprido, Andaraí, Tijuca, Santo Cristo, Caju, Pedregulho, Saco de Alferes etc. Inaugurada em 25 de novembro de 1869, em 1873 suas linhas já tinham uma extensão de 37.896 m, não estando incluído um prolongamento de cerca de 22,5 m que foi construído na linha do Catumbi. Eram estas as extensões: Linha São Cristóvão, 14.435 m; Andaraí, 8.658 m; Saco de Alferes, 4.926 m; Catumbi, 3.856 m; Pedregulho, 2.235 m; Caju, 2.150 m; e Rio Comprido, 1.634 m. Posteriormente foi construído um ramal para a Fábrica das Chitas com 0,932 m.

A companhia possuía, em 1875, 47 carros abertos, pesando 1 mil kg e 36 fechados pesando 1.300 kg cada, com lotação de 22 e 32 passageiros sentados respectivamente. A bitola das linhas era 1,39 m. Em 1878 transferiu sua sede para o Rio de Janeiro e passou a denominar-se "Companhia de São Cristóvão". O decreto n.° 6.073, de 24 de dezembro de 1875, concede autorização para prolongar seus trilhos pela rua da praia do Retiro Saudoso.

Para testar a eficiência e gastos na mudança de tração, a companhia coloca em experiência, em 1882, uma locomotiva "Baldwin" a vapor, na linha da Tijuca, visto ter em seu percurso muitas declividades fortes. Os resultados foram satisfatórios e a companhia foi autorizada a mudar a tração.

Em 18 de agosto de 1883 o decreto n.° 8.991 "autoriza a Cia. de São Cristóvão a prolongar a linha da rua do Barão de Itapagipe até a frente da matriz da Freguesia do Engenho Velho". Em agosto de 1866, uma outra empresa, "Vila Guarany" (vide este nome) obtém autorização para estender seus trilhos pela praia de São Cristóvão, então a Cia. requer e lhe é concedido o decreto n.° 9.627 do dia 14 de agosto, dando provimento ao recurso interposto pela Cia. São Cristóvão.

Em 1900, conforme almanaque da época, havia as seguintes linhas: "Tem bondes que partem de 5 em 5 minutos da praça Cel. Tamarindo (largo São Francisco de Paula) para a Ponta do Caju, Pedregulho, Catumbi e Tijuca, passando pela Cidade Nova e ruas São Cristóvão, Haddock Lobo e Conde de Bonfim, praça Marechal Deodoro, bairro e praia São Cristóvão". (5)

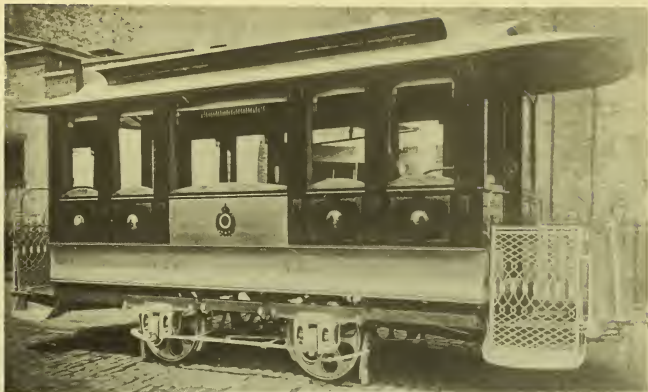
Em 1906, esta companhia se uniu à Carris Urbanos e Vila Izabel, para efeito da eletrificação (vide The Rio de Janeiro Tramway Light and Power Co. Ltd.).

6. Companhia locomotora

Esta empresa foi fundada em 1865 "com a finalidade de transporte de café e mercadorias e depois também de passageiros entre a estação da Estrada de Ferro D. Pedro II, e o centro comercial". (6) Foi inaugurado o tráfego no dia 1.° de agosto de 1871, com bitola de 0,82 m e extensão de 12.500 m. Suas linhas, saindo da estação D. Pedro II, passavam pelos bairros de Saúde e Gamboa.

Por decreto n.° 5.100, de 2 de outubro do ano de 1872, a companhia foi autorizada e construir um ramal "entre a praia dos Mineiros e a rua do Mercado, passando pela rua do Visconde de Itaboraí, mais uma linha nas ruas dos Beneditinos e Municipal". (7)

Por portaria de 12 de abril de 1877, a companhia locomotora é autorizada a transportar passageiros nas linhas das ruas do Príncipe e Princesa dos Cajueiros. Além disso era concedida, também, permissão para o "assentamento de trilhos nas ruas Costa e Núncio, a fim de ligá-las àquelas e às da Alfândega e largo de São Joaquim, sob a cláusula de dar passagens gratuitas em todas as suas linhas, aos agentes do governo que viajarem em serviço oficial". (8)

5) Anuário Fluminense — Alm. Histórico da Cidade do Rio de Janeiro — 1901
6) Os meios de transporte do Rio Antigo — Charles Dunlop — Rio de Janeiro — 1973 — pág. 38
7) Relatório do Ministério da Agricultura para 1872
8) Idem, idem, para 1877

Bonde especial de D. Pedro II, encomendado em 1887, chegou ao Brasil em dezembro do mesmo ano. Custon 11:000S000 (foto do álbum de John Stephenson)
Private car from emperor D. Pedro II. Ordered in 1887 arrived in Brazil in December of the same year. Cust eleven "contos de réis"

Interior do bonde especial de D. Pedro II — 1887
Interior of the private car

O material rodante da companhia em 1877 era o seguinte 27 carros abertos para 20 passageiros sentados; 33 carros de diversos tipos para cargas 20 carros de mola. 77 carros de caixão Possuía ainda três estações a da rua Larga de São Joaquim, a do Lazareto e a da Prainha (Vide Cia de Carris Urbanos item 15)

7. Companhia Carris de Ferro de Vila Izabel

Mais uma nova empresa vem à luz É a Companhia Carris de Ferro de Vila Izabel concedida pelo decreto n.º 4.895, de 22 de fevereiro de 1872 para "estabelecer uma linha de carris de ferro para o Andaraí-Grande Engenho Novo e São Francisco Xavier Eram seus incorporadores João Batista Viana Drumond (Barão de Drumond) e Carlos Frederico Taylor (Este último requereu a desistência, concedida por decreto n° 4.938 de 27-4-1872)

A concessão primitiva foi alterada no mesmo ano, pelos decretos n° 5.002 de 3 de julho e n° 5.046, de 7 de agosto O primeiro autorizava o prolongamento da linha do portão do matadouro à praça da Constituição e o segundo modificou a cláusula 4° do anterior, no sentido de limitar o calçamento das ruas ou estradas fora da cidade, por onde se estendiam as linhas, ao espaço compreendido entre os trilhos e mais 0,3 cm de cada lado destes

Em meados de 1872 a companhia requereu e lhe foi concedida por decreto n° 5.168 empregar em suas linhas a bitola adotada pela Cia Botanical Garden's Rail Road (1.44) e bem assim prolongar em linha reta a rua do Senador Euzébio até a de São Cristóvão Por esta forma, os trilhos assentados na rua Nova do Imperador seguiriam pela do Matoso e daí pela primeira travessa à esquerda, seguindo até a de São Cristóvão

Em 15 de fevereiro de 1873, foram inaugurados os trabalhos de assentamento da linha na rua Nova do Imperador, a partir da esquina da rua do Matoso Em vista da falta de braços para o serviço este estava muito moroso, mas mesmo assim em meados de 1873 já estava assentada a linha singela até o portão da antiga fazenda do Macaco, já nessa época Vila Izabel, com 3 mil m de extensão Tinham sido iniciadas também as obras das estações nos mesmos locais e na chácara denominada Cortume

7.1 Inauguração

Em 29 de novembro de 1873 finalmente foi inaugurada a linha com grandes festejos populares, partindo o primeiro bonde da praça da Constituição Também entraram em tráfego os ramais das ruas Campo Alegre e Duque de Saxe do Andaraí e do Engenho Novo, com quase 23 km de extensão. A empresa possuía 24 carros abertos e dez fechados, mais quatro para o serviço de bagagens e quatro carros abertos para carga

Em janeiro de 1876, foi o preço das passagens do Andaraí-Grande reduzido a 200 réis e, em virtude da autorização concedida por aviso de 15 de junho de 1875, franqueou a companhia, a partir da linha que ligava ao Engenho Novo, podendo cobrar 200 réis por passagem da cidade à rua do Uruguai e 200 réis dali ao Engenho Novo, ou 400 réis da cidade ao Engenho Novo, por Andaraí-Grande Em 20 de outubro de 1878 é entregue ao tráfego o prolongamento da linha de Vila Izabel à rua do Barão do Bom Retiro.

Não nos esqueçamos que o Barão de Drumond foi o idealizador e lançador do jogo do bicho no Brasil. Em seus terrenos de Vila Izabel, fundou um jardim zoológico, recebendo uma ajuda de custo federal. Pouco depois foi cortada essa verba e para manter o serviço aceitou a sugestão de um mexicano, Manuel Ismael Zevada, e inaugurou em 1893 o jogo do bicho. Comprando um ingresso de um mil réis para o zoológico, ganhar-se-ia 20$000 se coincidisse o animal desenhado no bilhete ser o mesmo que seria exibido em um quadro, determinadas horas depois Eram 25 animais e cada tarde subia um quadro mostrando o bicho vitorioso. O jogo agradou e uma multidão ia ao zoológico somente para comprar os bilhetes à espera da sorte O concessionário mandou imprimir também nos passes da companhia de bondes, figuras humanas, com fei-

ção de animais, que serviam como prognósticos para as apostas. Com isso, o movimento dos bondes para Vila Izabel também aumentou.

Em 1886, tinha a Cia. aumentado o seu patrimônio com a incorporação das companhias Vila Guarani (item 11) e Cachambi (item 14). (9)

Bonde a tração animal da Cia. São Cristóvão — 3-4-1907
Horse car from S. Cristóvão comp. in Rio de Janeiro

Bonde bagageiro de tração animal da Cia. São Cristóvão — 3-4-1907
Baggage horse car from São Cristóvão comp

Em 1889 todo o acervo da companhia foi adquirido pelos capitalistas ingleses Carles Henry Sanford e Francis Arthur Borwen e ao findar o século lhe foi incorporado também o acervo da Companhia Ferro-Carril de Cachambi (item 14) cujas linhas ligavam as estações do Engenho de Dentro e do Engenho Novo. (10)

Em 1899 foi dissolvida a companhia por intervenção do Banco da República, seu credor hipotecário. Somente após a intervenção do Banco e unificada a administração das

9) Efemérides Cariocas — Roberto Macedo — Rio de Janeiro — 1943.
10) Charles J. Dunlop — Op. Cit.

três antigas companhias incorporadas (Vila Izabel, Vila Guarani e Vila Cachambi) é que houve possibilidade de se inaugurar a primeira linha elétrica)

7.2 Eletrificação

Deu-se esse melhoramento em junho de 1905 na linha do Matoso. O preço de 100 réis da passagem nos bondes a burro foi mantido nos elétricos. Conta Roberto Macedo em trecho de seu livro Efemérides Cariocas essa passagem: "Esses primeiros carros, pintados de amarelo, tiveram um começo de vida bastante acidentado. Sucederam-se os desastres. E o carioca passou a denominá-los espirituosamente "Perigo Amarelo". (11)

Em 24 de fevereiro de 1906, é inaugurada a tração elétrica na linha da Aldeia Campista. Em 4 de maio de 1906, é requerido ao Conselho Municipal, a unificação dos contratos dos carris urbanos de Vila Izabel e São Cristóvão (vide item 20. The Rio de Janeiro Tramway Light and Power Co. Ltd.)

8. Companhia de Carris Fluminense

Esta empresa de que foi organizador Luiz Bandeira de Gouveia, nos termos do decreto n.° 5.567, de 14 de março de 1874, foi inaugurada em outubro de 1877. Servia a rua Primeiro de Março até as oficinas da Estrada de Ferro Central do Brasil, em São Diogo e o bairro do Estácio. Sua bitola era de 0,82 m possuindo 19 carros abertos com peso de 1.050 kg e seis fechados, pesando 1.850 kg.

Durante os três primeiros dias da inauguração a companhia destinou o produto das passagens para as obras de caridade, sendo a do primeiro dia para os órfãos desvalidos; do segundo dia para a igreja matriz de Sant'Ana, e do terceiro dia para o Instituto de Surdos-Mudos. Em 1878 fundiu-se com a Cia. Carris Urbanos. (Vide item 15. Companhia de Carris Urbanos.)

Tunel de Copacabana — 1906
Copacabana tunnel in Rio de Janeiro

11) Roberto Macedo — Op. Cit.

Dois aspectos do mesmo local. O primeiro em 1905 e o segundo em 1936. Rua do Passeio — Rio de Janeiro (note-se o bonde com pantógrafo)
Two aspects of the same local: Passeio Street. First in 1905 and second in 1939. (note the tram with pantograph)

9. Companhia Ferro-Carril Carioca e Riachuelo

Esta companhia, fundada em 1876 com a finalidade de servir aos usuários das barcas de Niterói, saía da praça Onze de Junho e seguindo pelas ruas do Riachuelo, praça Tiradentes, largo da Carioca, rua da Assembléia, terminava na praça Quinze de Novembro, ao lado da estação das barcas "Ferry"

Das linhas dessa bitola (0,82m), foi, na época, a mais próspera. Possuía três estações: uma na rua do Riachuelo, outra, provisória nas proximidades da estação das barcas e outra na rua das Flores, esquina da praça Onze de Junho. Seu material rodante se compunha de 12 carros abertos de 1.050 kg de peso cada e 10.800 m de trilhos assentados. Em 1878 fundiu-se com a Cia. Carris Urbanos. (Vide item 15, Companhia de Carris Urbanos.)

10. Companhia Ferro-Carril de Santa Tereza (Companhia Ferro-Carril Carioca)

Em 1872, os engs. Januário Cândido de Oliveira e Eugênio Batista de Oliveira obtêm o decreto n.° 5.126 de 30 de outubro, no qual lhes seria dado privilégio por 16 anos "para construção, uso e gozo, de uma linha de carris de ferro para os morros de Santa Tereza e Paula Matos"

Seu traçado seria este: "Na cidade seguiria os largos do Moura, Batalha e Misericórdia, praia e rua de Santa Luzia, rua da Ajuda, largo da Lapa, ruas das Mangueiras, Riachuelo, Rezende e Arcos, nas montanhas, largo do Guimarães, Caixa d'Água, pelas ruas do Aqueduto e largo dos Neves pelas ruas Aurea, do Oriente e Progresso" ([12])

A linha das montanhas começaria na rua do Riachuelo "no ponto que for mais conveniente e se estenderia pelas ruas já existentes ou por outra qualquer aberta pela empresa" A bitola a ser adotada pela empresa seria de 0,914 m e os trilhos seriam de fenda "admitidos em Londres"

Nas condições técnicas estabelecidas no contrato, especificava-se mais o seguinte: "A entrevia seria de 1,2 m e sempre que fosse possível, os trilhos seriam assentados no centro das ruas, nas mais estreitas, porém em qualquer lado" Mais adiante: "A superfície dos trilhos deverá ficar sempre no mesmo nível da calçada, de modo que não dificulte a livre circulação dos veículos e animais, quer longitudinalmente, quer transversalmente" O item V mencionava que "a largura dos carros não excederá 1,6 m medida exteriormente e o máximo comprimento será de 4,3 m entre as extremidades mais salientes da plataforma". Quanto ao horário, era previsto um movimento constante e regular desde as 5 horas da manhã até a meia-noite, sendo o número de carros suficientes para o serviço da linha "a juízo do Ministério da Agricultura, Comércio e Obras Públicas" E logo após: "A empresa será porém obrigada a prolongar as horas de serviço, durante a noite, sempre que, por motivo de alguma festividade, ou divertimento público, a afluência de passageiros o exigir"

Em 1874 se achavam terminadas as obras na cidade e se esperava para breve o começo dos serviços no morro de Santa Tereza, onde era prevista para a ascensão da tração a vapor, por meio de máquina fixa.

10.1 Inauguração

Em 13 de março de 1877 foi inaugurado o plano inclinado, com 513,1 m de extensão. Seu declive era de 0,151 em 377,6 m, 0,16 em 56,6 m. A linha de carris na parte plana da cidade, com a extensão de 7 km, das linhas de Santa Luzia, Lapa e Riachuelo, foram em 1878 integradas à Companhia de Carris Urbanos, continuando a da parte alta sob a responsabilidade da Cia. Ferro-Carril Carioca. No plano inclinado trabalhavam dois carros, com lotação de 28 passageiros cada um. No alto do elevador, funcionavam os pequenos bondes a burro, que subiam vagarosamente as íngremes ladeiras até Paulo Ma-

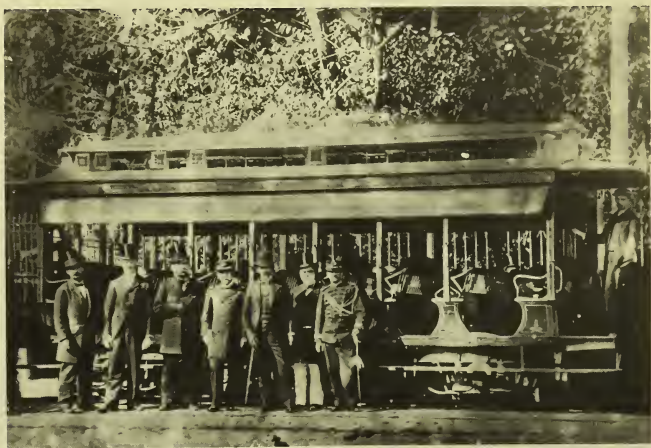
12) Relatório do Ministério da Agricultura para 1872

tos, e na volta desciam sem os "motores" só com a ajuda das declividades.

10.2 Eletrificação e passagem sobre os arcos

Em fins do século XIX, a Carril Carioca lança dois arrojados projetos: 1.° — Eletrificação das linhas e 2.° — Ligação dos morros Santa Tereza e Santo Antonio, passando os bondes sobre os Arcos da Carioca, antigo Aqueduto, construído pelo Conde de Bobadela, entre 1744 e 1750. Deveu-se esses empreendimentos a Eduardo Augusto de Souza Santos, presidente da companhia. A inauguração desses dois melhoramentos se deu no dia 1.° de setembro de 1896, sob grande regozijo popular. (O material elétrico foi fornecido pela General Electric Co. e o material rodante da S. Louis Car Co.)

O plano inclinado funcionou ainda até 1900, quando foi suspenso o serviço. Alguns anos depois, em 1906, foi restabelecido o tráfego, funcionando até 1926, quando foi definitivamente suspenso. [13]

O belo passeio, atravessando sobre os Arcos do antigo Aqueduto, a uma altura de quase 20 m do chão, era excitante e inclusive até hoje é uma das atrações da cidade do Rio de Janeiro. Em 1900, os bondes partiam do largo da Carioca, de 20 em 20 minutos.

Primeiro bonde elétrico que circulou no Rio de Janeiro. Foi também o primeiro do Brasil e América do Sul. Foto de 8 de outubro de 1892, em frente ao Passeio Público, por ocasião da inauguração desse serviço. Vê-se da esquerda para a direita: Antonio Leite Chermont; James Mitchell; José de Cupertino Coelho Cintra, engenheiro chefe da Cia. Jardim Botânico; contra-almirante Custódio José de Melo, ministro da Marinha; Marechal Floriano Peixoto, presidente da República; Barão Ribeiro de Almeida, presidente da Cia. Jardim Botânico; Capitão Eduardo Silva, ajudante de ordens da presidência da República

The first electric tram which run in Rio de Janeiro city. Was too the first in Brazil and South America. Photo from October, 8, 1892 in front of the "Passeio Público" in the first voyage of this service. We can see from left to right: Mr. Antonio Leite Charmont; Mr. James Mitchell; Dr. José de Cupertino Coelho Cintra, engineer chief of the Botanical Garden comp.; rear-admiral Custódio José de Melo, marine Minister; Marshal Floriano Peixoto, Repúblic President; baron Ribeiro de Almeida, president of Botanical Garden Co.; captain Eduard Silva, from Presidence of Republic

13) Charles J. Dunlop — Op. Cit.

Linhas dos bondes eletricos — 1905 — Arquivo de R. Dussert Desert — Bruxelas — Bélgica — Rio de Janeiro — 1905
Lines of the electric trams in Rio de Janeiro in 1905

10.3 Prolongamentos

Por contrato de 12 de novembro de 1903, a companhia iniciou os trabalhos para o prolongamento de suas linhas até o Alto da Boa Vista, na Tijuca, passando por Sumaré. Em 9 de novembro de 1906, foi inaugurada a estação de Sumaré, no km 5 a partir do França. Conforme diz o relatório de 1907, "o tráfego de bondes na linha vai sendo feito com

algumas dificuldades, pela insuficiência de energia elétrica para o serviço desse trecho, que contém rampas contínuas de 7%". [14]

Por motivo de desavença entre a companhia construtora e a concessionária, em 1907 o tráfego foi paralisado e nada mais foi feito para reativar o serviço.

Em 1926 foi construída uma linha pela rua Francisco Muratori, que estabelecia também uma ligação entre a parte baixa da cidade e as linhas do morro de Santa Tereza, quando então foi paralisado o serviço do elevador. Essa linha da rua Francisco Muratori esteve em tráfego até 1966, quando foi desativada.

Em abril de 1926 a Companhia Ferro-Carril Carioca adquire cinco novos bondes de fabricação belga, dos estabelecimentos Dyle & Bacalan, e foram montados em suas oficinas. A Cia. iria construir carros reboques por estes modelos. Entraram em tráfego no mês seguinte.

O contrato com a prefeitura caducaria em 18 de dezembro de 1965, quando seria efetuada a reversão, sem indenização, de todo o material fixo e rodante. Mas antes disso,

Ascensor de Paula Mattos — Fotos — 1 — Subida; 2 — Do alto para baixo. Hist. O ascensor foi construído para auxiliar o transporte de passageiros da parte baixa da cidade para a linha do morro de Santa Tereza, enquanto não havia o tráfego sobre os arcos. Foi inaugurado em 13 de março de 1877 e subia pela ladeira do Castro, com extensão de 513 m, tendo linha dupla em 355 m e 157,5 m de linha singela, sobre trilhos do tipo Vignole.
"As obras de arte constavam de três viadutos (dois de ferro e um de madeira) oito muralhas de sustentação, galerias e bueiros. O primeiro viaduto media 60,85 m de comprimento dividido em nove vãos; o de madeira, em continuação ao precedente, 28,1 m dividido em três vãos e o terceiro viaduto, um único vão de 36,3 m. Este fora mandado vir dos Estados Unidos". [1]

Paula Mattos lift — 1 — ascent; 2: From top to bottom; Hist: The lift was made to help the passenger's transport from down part of the city of Rio de Janeiro to the upper line in the Santa Tereza hill, when there wasn't the traffic under the aqueduct. This lift was opened in March, 13, 1877 and ascended by the Castro rising, with 561 yd. (513 m) of extension (388,2yd) (355 m) of double line and 172,24yd (157,5 m) of single tracks) with Vignole rails
In the way there was three viaducts (two of iron and one of wood) light support walls, galleries and drain-traps. The first one had 66,54 yd. (60,85 m) of longitude divided in nine vains; the one of wood in continuation of the precedent, had 30,43 yd. (28,1 m) divided in three vains and the third viaduct, one only vain of 39,70 yd. (36,3 m) This one came from U.S.A.

14) Relatório Minist. Viação para 1907 — Relat. Eng. Fiscal.
1) Os meios de Transportes do Rio Antigo — Charles Dunlop.

Trafegavam dois carros com lotação para 28 passageiros no sistema funicular e em 1900, em vista da passagem dos bondes sobre os arcos, o serviço foi suspenso. Em 1906 foi reiniciado agora sob a responsabilidade da "Empresa do Plano Inclinado de Paula Mattos", funcionando até 1918, quando o tráfego foi novamente suspenso no dia 7 de janeiro, visto a companhia "não poder suportar a concorrência dos bondes da F. C. Carioca".
Alguns anos depois é reiniciado o serviço e finalmente em 1926 com a inauguração do serviço de bondes pela rua Francisco Muratori, é extinto o tráfego de elevadores definitivamente

The traffic was made with two cars with capacity of 28 passenger each one, in the funicular system, and in 1900, considering that new electric trams run over the aqueduct, the service was paralised. In 1906 the service was reiniciated and now over the responsability of "Empresa do Plano Inclinado de Paula Mattos" operating until 1918, when the service was paralised again, in January, 7, because the company "can't support the concurrence of the trams of Cia. Ferro-Carril Carioca", they said
After some years, the service was reiniciated again and at last, in 1926, the new service of the electric trams in Francisco Muratori Street decrees the suppression of the lift in definitive

em 1963 a companhia entregava os serviços à prefeitura do então Estado da Guanabara. O governador Carlos Lacerda, estava nessa época travando verdadeira batalha contra os bondes no Rio e tentou também extinguir os serviços da Ferro-Carril Carioca, inclusive projetando demolir os Arcos da Carioca

Foi então fundada a "Sociedade Amiga dos Bondinhos de Santa Tereza" sob a administração de Elza Pinho Osborne, que conseguiu salvar da sanha de destruição, esse patrimônio que são os bondes de Santa Tereza

Em 1951 eram as seguintes linhas que a Cia trabalhava: Silvestre — largo da Carioca, Santo Antonio, Viaduto Joaquim Murtinho, rua Almirante Alexandrino até estação Silvestre (EF Corcovado) Paula Matos — largo da Carioca, Santo Antonio, Viaduto Joaquim Murtinho, rua Almirante Alexandrino, Mauá, Monte Alegre, Oriente, Progresso, largo das Neves e Paula Matos, França — largo da Carioca, Santo Antonio, viaduto Joaquim Murtinho, rua Almirante Alexandrino, largo França; Lagoinha — largo Carioca até rua Almirante Alexandrino. (15)

Em janeiro de 1975 foi inaugurada a nova estação dos bondes, agora sobre o teto do estacionamento dos automóveis da empresa Petrobrás, na avenida República do Chile. Em 1976, em virtude de deslizamento de terras provocado pelas fortes chuvas, a linha do Silvestre teve seu ponto final em Dois Irmãos, e posteriormente ampliada até pequena distância do Corpo de Bombeiros.

15) Guia Levi — Dezembro de 1951

11. Empresa Ferro-Carril Vila Guarani

Os trabalhos dessa pequena linha de bondes foram inaugurados em 18 de novembro de 1883, com o desenvolvimento de 3.845 m assim distribuídos: 1.800 m da praça Francisco Eugênio à rua Duque e 2.045 m no ramal da rua São Luiz Durão. Os trilhos empregados eram do sistema Spelman e a bitola de 0,82 cm. Possuía uma estação com cocheira e várias dependências na praça Francisco Eugênio e outra na rua Duque de Saxe. Em 1886 foi adquirida e incorporada à Companhia Carris de Ferro de Vila Izabel. (Item 7)

12. Companhia Ferro-Carril de Jacarepaguá

O decreto n.° 5.399 de 10 de setembro de 1873 concede privilégio por 30 anos "para a construção de uma linha de carris de ferro de tração animada, destinada ao transporte de passageiros e cargas entre a estação de Cascadura na Estrada de Ferro D. Pedro II e a freguesia de Nossa Senhora do Loreto de Jacarepaguá, podendo ser prolongada até a de São Salvador de Guaratiba". O decreto n.° 5.941 de 11 de junho de 1875

Bonde assistência pública — Rio de Janeiro — 1915
Street car ambulance in Rio de Janeiro

aprova seus estatutos e concede autorização para funcionar. A bitola entre os trilhos era de 1 m.

Em 23 de dezembro de 1875 é inaugurado o primeiro trecho, de Cascadura ao Campinho, com 1.548 m mediante a taxa de 100 réis por passagem. Começou o tráfego com dois carros de passageiros, com lotação para 20 pessoas, pesando cada um 1.055 kg. A extensão até Jacarepaguá era de 18 km. Por contrato efetuado em 1.° de abril de 1911, esta companhia foi eletrificada e incorporada à Light, que a adquiriu por 550:000$000. (Vide Rio de Janeiro Tramway Light and Power Co. Ltd.).

13. Tramway Elétrico da Tijuca

Esta companhia instalada por concessão de 1892, previa a instalação de bondes a burro, correndo sobre bitola de 0,6 cm entre o ponto final dos bondes da Companhia da São Cristóvão na Tijuca, indo até o Alto da Boa Vista.

Bonde n.º 1 da Cia. Vila Izabel — Rio de Janeiro — Foto de 3-4-1907
Electric car n.º 1 from Vila Izabel Company

Em vista da dificuldade de tração na subida da serra e vários requerimentos de protestos de moradores a construção foi suspensa provisoriamente, e após a elaboração de novos estudos foi obtido o decreto n.º 1.655 de 20 de janeiro de 1895, que revalidava a concessão e permitia o reinício das obras em virtude de um empréstimo em bônus feito no Banco da Republica do Brasil em 12 de junho do ano de 1892. (As obras só foram reiniciadas em 1897.)

Em 12 de novembro de 1895, o decreto n.º 2.658 autorizou o alargamento da bitola para 1,44 cm, determinando outrossim a alteração dos trucks já existentes, que seriam transformados em oficinas. Além destes, a companhia mandou buscar nos Estados Unidos mais dois trucks do fabricante Pecham, construídos especialmente para bondes elétricos e munidos ambos de freio elétrico, para serviço na serra. Mesmo assim, os trucks tiveram que sofrer modificações, exigidas pelas dificuldades do traçado da serra. Em vez

Primeiro bonde do tipo "Sossega Leão", construído nas oficinas da Light em Triagem. Era pintado de verde e amarelo — Rio de Janeiro
First tram of "Sossega Leão" type, built in Light's shops in Triagem, Rio de Janeiro. Was painted as Green and Yellow

O bonde "ceroula" servindo aos frequentadores de temporadas líricas no municipal (foto do arquivo Rio-Light) Rio de Janeiro — 1942
"Drawers Car", wich served the lyrics spectacles frequenters — 1942

de ser de 2,2 m como nos tipos normais a distância do eixo a eixo, foi diminuída para 1,5 m, para facilitar a passagem do carro nas curvas. Nos trucks antigos essa distância que era de 2,55 m passou para 1,6 m.

Tomou-se bastante cuidado na prevenção de acidentes na descida da serra. Assim, cada carro seria provido de quatro freios; o manual, o de reversão, o automático e o elétrico. Destes, somente o de reversão dependia de corrente emitida pela Estação Central. O automático e o elétrico funcionavam com corrente elétrica produzida pelo movimento de descida do próprio carro.

Os motores usados nos novos carros eram do tipo mais moderno para a época: tipo GE.52. As máquinas para o funcionamento dos dínamos eram a vapor de 200 cavalos cada uma, da firma Mc Intosh & Seymour e os dínamos de 62 kW cada um, da Thomson Houston.

A companhia havia encomendado em 1891, quando da sua formação, duas caldeiras, que ficaram abandonadas na Ilha do Viana e na época da eletrificação foram as mesmas encontradas em péssimo estado, o que levou a companhia a montar em seu lugar duas caldeiras multitubulares do sistema Schmidt, tendo cada uma 183 m² de superfície de aquecimento, da fábrica Brede Berliner & Cia. de Gleiwitz.

Os trabalhos de assentamento da via permanente na primeira secção foram concluídos em 1898, da Raiz da Serra ao Alto da Boa Vista. Os postes, que eram de madeira, foram substituídos por outros feitos de trilhos de aço da fábrica Krupp, sustentando braçadeiras de ferro fundido, às quais ficava suspensa a rede aérea, de cobre endurecido, com o diâmetro de 0,00825 m e 4.930 m de extensão.

O material rodante se compunha inicialmente de dois carros de primeira classe para 40 passageiros cada um, montados sobre trucks tipo 9Ax da fábrica Pecham Truck Company, munidos um de dois motores GE 52 de 27 cavalos e outro de dois motores GE 58 de 35 cavalos. Cada carro possuía dois controlers B-3 e dois faróis. Além destes carros, também foram adquiridos três carros mistos, sendo dois com parte elétrica

igual aos de primeira classe e outro com o truck da antiga bitola de 0,6 cm transformada para a de 1,44 e provido de dois motores SRG-30 da General Electric Co. Um carro de carga, também com truck transformado e o mesmo tipo de motor também fazia parte do material rodante.

Diz o relatório do Ministério da Agricultura para 1899: "Além dos carros mencionados a companhia está transformando mais quatro de primeira classe e dois de carga".

13.1 Inauguração

Para certos historiadores, esta foi a primeira estrada de ferro a ser eletrificada no Brasil, já que apesar de ser servida por bondes, era considerada estrada de Ferro pelo Ministério da Agricultura, depois da Viação. O serviço foi inaugurado no dia 14 de setembro de 1898, no trecho entre a Raiz da Serra e o Alto da Boa Vista. [16]

Em princípio de 1900, a companhia colocou em tráfego três novos carros, sendo dois de primeira classe e um misto, com lotação para 24 passageiros.

Em 16 de setembro de 1900 é inaugurado o novo trecho da estação Central à rua Conde do Bonfim, na extensão de 2.512 m.

Nessa época era este o seu horário, conforme almanaque do ano: "Estrada de Ferro da Tijuca, tem seus carros elétricos em correspondência com os bondes que partem do largo de São Francisco, às 6.01 h, 5.45 h, 6.29 h, 7.15 h, 8.01 h, 8.48 h, 9.33 h, 10.19 h, 11.05 h, 11.51 h, 12.37 h, 13.23 h, 14.09 h, 14.55 h, 15.41 h, 16.04 h, 16.20 h, 17.13 h, 17.59 h, 18.45 h, 19.31 h, 20.17 h e 21.49 h". [17]

13.2 Liquidação

A companhia entrou em liquidação forçada no dia 27 de agosto de 1901. A isto seguiu-se a administração de síndicos, que afinal resolveram vender o acervo em hasta pública, o que se efetuou em 28 de dezembro, sendo a estrada arrematada pelo Banco da República. Já a partir de agosto o serviço estava paralisado por falta de pagamento ao pessoal, que se declarou em greve.

Em 5 de outubro o tráfego foi restabelecido parcialmente e o Ministério da Agricultura havia aprovado pelo aviso n.° 189, de 21 de agosto, alterações provisórias no horário, permitindo que os carros deixassem de circular no trecho entre a Usina e a rua Conde do Bonfim, e reduzindo a seis o número de viagens ordinárias na serra, entre a Usina e o Alto da Boa Vista. A extensão em tráfego nessa época era de 7.324 m e em 21 de janeiro de 1902 assinou o Banco da República do Brasil a escritura de compra do acervo da "Companhia Estrada de Ferro da Tijuca" em hasta pública. Em seguida requereu a transferência da concessão que, autorizada pelo decreto n.° 4.414, de 21 de maio, só se tornou efetiva em 27 de março de 1902.

Logo em seguida a companhia de São Cristóvão, que levava seus bondes a burro até a "junção dos elétricos", adquiriu a estrada por compra feita ao citado Banco, começando a administrá-la no dia 26 de março de 1903. O decreto n.° 4.979, de 22 de setembro de 1903, autorizou a transferência da concessão e a "alteração da bitola de 1,44 para 1,37 que é a das linhas de tração animada daquela companhia". [18]

O material rodante constava do seguinte em 31-12-1903: três carros de passageiros de 40 lugares, bitola de 1,44, um carro misto de 24 lugares, bitola de 1,44; dois carros plataformas, bitola de 1,44; um carro de passageiros de 24 lugares, bitola de 1,37.

Achavam-se em construção, um carro de passageiros de 40 lugares, bitola de 1,37; um carro misto de 24 lugares, bitola de 1,37, um carro plataforma, bitola de 1,37. (Com a eletrificação da companhia de São Cristóvão, seus novos carros foram adquiridos para a bitola de 1,44 e assim foi abandonada a idéia de redução de bitola na Tijuca.)

16) Em 10 de setembro havia sido efetuada experiência no trecho com a presença do eng. Aschoff que construiu a linha. O percurso de ida e volta nos 10 km fez-se em 45 minutos.
17) Anuário Fluminense — Alm. Histórico da cidade do Rio de Janeiro, 1901.
18) Relatório do Ministério de Viação para 1904.

O carinho que o povo sentia pelos bondes vê-se nesse palanque para bailes carnavalescos em 195f, com o formato de um bonde — Rio de Janeiro
The people's kindness about the trams in Rio de Janeiro we can see in these platt-form for carnival's dances in 1951, with form of a street-car

Dizem os cariocas que o carnaval de rua sofreu grande abalo com a extinção dos bondes
The cariocas says that Street carnival (popular) suffered a great schock with the tram's suppression

Em 1908 foram adaptadas as linhas aéreas para tomada de corrente por arco, pois anteriormente eram feitas por alavanca de carretilha. A 8 de maio de 1907 havia sido

eliminada a baldeação, com viagens diretas entre a praça Tiradentes e o Alto da Boa Vista. Por contrato de 9 de fevereiro de 1910 a linha foi incorporada à rede unificada da Light. (Vide Rio de Janeiro Tramway Light and Power Co. Ltd)

14. Ferro-Carril de Cachambi

Com o decreto n.° 7.418 de 9 de agosto de 1879 são aprovados, com alterações, os estatutos da Cia. Ferro-Carril de Cachambi, nos seguintes moldes:

Artigo 1.° — Fica organizada nesta Corte, uma sociedade anônima, denominada "Ferro-Carril de Cachambi", para o fim de explorar por sua conta, a linha de carris de ferro autorizada pelo decreto n.° 7.093, de 30 de novembro de 1878.

Eis o citado decreto: "Decreto n.° 7.093 de 30 de novembro de 1878. Concede a Lucidio José Cândido Pereira do Lago, autorização para, por si, ou por uma empresa, construir, usar e gozar, pelo prazo de 20 anos, uma linha de carris de ferro, de Engenho Novo ao Engenho de Dentro".

A diretoria da "Ferro-Carril de Cachambi", acima mencionada era composta dos seguintes cavalheiros: diretor presidente Lucidio José Cândido Pereira do Lago e gerente o eng. Aarão Leal de Carvalho Reis. (Vide Cia. Vila Izabel.)

15. Companhia de Carris Urbanos

Em 1878, por força do decreto n.° 7.007, de 24 de agosto, algumas empresas de bondes se fundem para formar a Companhia de Carris Urbanos. Foram quatro empresas que assim agiram: Companhia Locomotora (item 6), Companhia Ferro-Carril Carioca (Santa Tereza) só parte baixa da cidade (item 10), Companhia Carioca e Riachuelo (item 9) e Companhia de Carris Fluminense (item 8). O capital da nova empresa foi estabelecido em 5.400:000$000, representados por 25 mil ações nominais de 200$000 e quatro mil meias ações no valor de 100$000. O decreto n.° 7.117, de 21 de dezembro de 1878 aprova os estatutos e concede autorização para funcionar.

Em 1900 sua rede estendia-se por toda a cidade entre o largo da Lapa, ruas Visconde de Maranguape, Riachuelo, Sant'Ana, América, Santo Cristo, Gamboa, Saúde, Prainha, Visconde de Inhaúma, 1.° de março, Misericórdia, praia de Santa Luzia e rua do Passeio. Os pontos de partida de seus bondes eram o largo da Lapa, praça Coronel Tamarindo e a estação de barcas de Niterói. Em 1907 se fundiu com as companhias São Cristóvão e Vila Izabel para efeito de eletrificação. (Vide itens 5 e 7.)

16. Linha Circular Suburbana de Tramways

Esta pequena linha de bondes a burro teve o privilégio de ser a última empresa desse tipo de transporte a trafegar no Rio de Janeiro. Eis sua história: O decreto municipal n.° 1.054, de 21 de novembro de 1905, concede ao eng. Manoel Antonio da Silva Reis, ao coronel Júlio Braga e ao Barão de Santa Cruz, o privilégio exclusivo pelo prazo de 50 anos, para uma linha de bondes com tração animada, ligando Madureira a Irajá, com extensão de 5.700 m.

A inauguração do tráfego se deu em 28 de setembro de 1911, com carros da antiga Companhia de Carris Urbanos, cujas linhas tinham sido eletrificadas pela Light. Às 14 h foi solenemente inaugurado o serviço, com a presença de inúmeras pessoas, que viajaram durante 40 min no pequeno veículo para chegar ao seu destino: "Freguesia de Irajá".

Decorrido algum tempo, verificou o prefeito que os concessionários não dispunham de elementos que assegurassem um serviço eficiente e muito menos poderiam cumprir as obrigações contratuais. A tal estado chegou a companhia que em 11 de outubro de 1918 foi levada em hasta pública do juiz da 2.ª vara cível, sendo nessa ocasião arrematada pelo eng. Alfredo Vieira de Almeida, a quem foi transferida a concessão aos 2 de julho de 1924.

As linhas dos mesmos antigos concessionários, e que não haviam sido construídas, foram arrematadas pela Light, que em março de 1919 aguardava do prefeito Paulo de Frontim a aprovação para eletrificação destas linhas: Penha, Benfica e Inhaúma.

Quanto à linha de Madureira-Irajá esperavam-se melhorias das condições da companhia, porém tal não se deu. Continuou assim o tráfego com tração animal, em bondes mal asseados, sem nenhuma segurança, sem horários, enfim tudo o que podia haver de mais primitivo e precário.

Após longa e demorada visita à zona atingida pela concessão, onde "de visu" verificou as péssimas condições em que se fazia o tráfego e ouviu os justos clamores da população, Paulo de Frontim deu instruções à inspetoria de concessões para que iniciasse, com a Light and Power, as necessárias negociações para eletrificação imediata do trecho.

Os últimos entendimentos foram feitos diretamente entre o prefeito e C. A. Sylvester, da Light, sendo então assinado entre a prefeitura, a Light and Power e o concessionário, Alfredo Eugênio Vieira, o termo de 28 de março de 1928 do qual resultou a imediata eletrificação da linha.

Em maio, tendo concluído o primeiro trecho eletrificado (Madureira-Vaz Lobo), a Light pediu autorização à prefeitura para pô-lo em tráfego, e tendo em vista o movimento provável de passageiros obteve aprovação para um horário de 15 min em 15 min. Pouco tempo depois, em vista da grande procura pelos passageiros, esse horário foi alterado para 7 min em 7 min. Em 28 de março de 1928 trafegou a última linha de bondes a burro na cidade do Rio de Janeiro.

Bonde enfeitado no carnaval de 1962 (foto de Waldemar Sampaio) — 3-3-1962
Adorned tram in 1962's Carnival

Carnaval (foto de Waldemar Sampaio) — 11-2-1961

17. Sepetiba

Sepetiba é uma baía do litoral sul da cidade do Rio de Janeiro, antigo Distrito Federal, ocupando um espaço de cerca de 32 km de leste a oeste, sobre uma largura média de 9,5 km de noroeste a sudeste.

Com uma distância de cerca de 9 km da estação Santa Cruz, do antigo ramal de Angra dos Reis, da ex-estrada de ferro Central do Brasil, está a povoação de Sepetiba à beira da baía do mesmo nome.

Todo aquele terreno é conhecido como a "planície de Sepetiba", formando extensos campos, medindo, em alguns pontos, mais de 30 km do litoral até o maciço Gericinó-Guandu. A planície vai se alargando até formar os extensos campos de Santa Cruz.

Em 1882, Antonio Francisco Bandeira Jr. requer e obtém o decreto n.° 8.600, de 17 de junho, que lhe dava privilégio, por 30 anos para "construção, uso e gozo, de uma linha de carris de ferro entre a estação de Santa Cruz e o porto de Sepetiba, da província do Rio de Janeiro".

A estação de Santa Cruz era o antigo ponto final do ramal de Angra, onde havia um prado de corridas e o matadouro, que fornecia carne verde para o Rio de Janeiro.

Essa estação havia sido inaugurada em 2 de dezembro de 1878.

O decreto acima citado foi declarado sem efeito pelo de n.° 8.710, de 17 de outubro de 1882 e na mesma data é expedido o de n.° 8.711 que concedia, para o mesmo fim, privilégio para Frederico Antonio Stockel e José Teixeira Pires Vilela.

Na construção da linha, seriam observadas as seguintes condições técnicas: 1 — O sistema de carris seria o mesmo em uso nas linhas de carris urbanos do Rio de Janeiro; 2 — A bitola seria de 0,82 cm; 3 — A linha seria singela, tendo os desvios que fossem necessários; 4 — O calçamento entre trilhos e 0,3 cm do lado exterior seria feito às custas da empresa; 5 — Os carros de transporte de passageiros e cargas seriam idênticos aos da companhia de carris urbanos.

Os trabalhos de construção foram iniciados em setembro de 1883 e concluídos em 21 de julho de 1884, com 9.190 m de extensão. A inauguração dos serviços verificou-se

a 29 de julho de 1884.

A mesma empresa na época estava construindo um molhe em Sepetiba, onde atracariam vapores de uma linha própria, servindo aos portos de Mangaratiba, Angra dos Reis e Parati. ([19]) Para facilitar a locomoção de moradores e cargas de Itaguaí até a estação Santa Cruz, foi estendida uma linha até essa cidade.

Em meados da primeira década do século XX, a Estrada de Ferro Central do Brasil projetou a continuação do ramal de Santa Cruz até Mangaratiba. Como a estrada de ferro seguiria o mesmo traçado da pequena linha de bondes até Itaguaí, a empresa foi adquirida pela EFCB e aproveitado o seu leito para a instalação do primeiro trecho, inaugurado em 14 de novembro de 1910. Assim, acabaram os bondes de Sepetiba.

18. Serviço de Transporte Rural

Campo Grande é um bairro suburbano da RFFSA, situado a 41.621 m da cidade do Rio de Janeiro, no antigo ramal de Angra dos Reis, na planície de Sepetiba.

A antiga estação da então Estrada de Ferro Central do Brasil foi inaugurada junto com a de Santa Cruz, em 2 de dezembro de 1878 (Vide Sepetiba.)

Por decreto municipal n.º 114, de 16 de outubro de 1894, o prefeito é autorizado a conceder permissão à Cia. de Carris Urbanos (item 15) para construção, uso e gozo, por 40 anos, de uma linha de carris de ferro entre a estação de Campo Grande e o distrito de Guaratiba, como segue:

"Artigo 1.º — Fica o prefeito autorizado a conceder, sem prejuízo de terceiros, à Companhia de Carris Urbanos, permissão para construir e gozar por 40 anos, uma linha por tração animal ou outra, entre a estação de Campo Grande e os pontos denominados Ilha e Pedra, na Freguesia de Guaratiba, podendo prolongar as suas linhas para quaisquer pontos das paróquias de Guaratiba e Campo Grande."

"Artigo 2.º — No fim do prazo de concessão, todo o material fixo e rodante e benfeitorias reverterão para a municipalidade."

Em 26 de janeiro de 1898, essa concessão é transferida para Sebastião Navarro Betim Paes Leme. Eis o termo de transferência:

"Aos vinte e seis dias do mês de janeiro de mil oitocentos e noventa e oito, na Secção de Carris Urbanos e Suburbanos, Eletricidade e Estradas de Ferro Municipais das Obras e Viação da Prefeitura do Distrito Federal, onde se achava presente o respectivo diretor interino, de Obras e Viação, dr. Carlos Augusto do Nascimento Silva, compareceram Gustavo Adolfo Schmidt na qualidade de presidente da Companhia Carris Urbanos, concessionária, e Sebastião Navarro Betim Paes Leme, para firmarem o presente termo de transferência a este cidadão daquele contrato, que lido acharam conforme, comprometendo-se o cidadão Sebastião Navarro Betim Paes Leme a aceitar pelo presente termo de transferência que lhe é feito com todos os ônus e obrigações contidas no mesmo contrato."

A escritura foi passada no cartório de notas do Tabelião Castro.

Em 3 de novembro de 1898 é publicado o decreto n.º 607, que cita o seguinte:

"a) o concessionário entregará ao tráfego a linha até o arraial da Pedra, dentro do prazo de um ano; até o lugar denominado Ilha, dentro de dois anos".

"Estes prazos contar-se-ão da data em que for promulgada a presente lei e não poderão ser prorrogados."

"b) no novo contrato se estipulará que no caso de não ser entregue ao tráfego qualquer dos dois trechos da linha (o da Pedra e o da Ilha) no prazo que para a conclusão de cada um deles é marcado na presente lei, caducará imediatamente a concessão, revertendo para a Municipalidade todo o material fixo e rodante e de tração e mais dependências, sem que o concessionário tenha direito à indenização de espécie alguma."

"Aos 28 dias do mês de novembro do ano de 1905, presentes na Prefeitura do

19) Relatório do Ministério da Agricultura para 1883.

Duas fotos de bondes — Campo Grande (arquivo de Waldemar P. Sampaio) — 8.4.1955
Two photos of the Campo Grande's trams

Distrito Federal os drs. Francisco Pereira Passos, prefeito — Carlos Augusto do Nascimento Silva, diretor geral interino de Obras e Viação da mesma Prefeitura e Arthur de Miranda Ribeiro, engenheiro eletricista da mesma Prefeitura e fiscal de Carris Urbanos e Suburbanos, compareceu o dr. Pedro Betim Paes Leme e disse que de acordo com o despacho de 17 de julho de 1905, exarado na sua petição n.° 4.983 de 10 de maio do mesmo ano, vinha assinar o termo de transferência que lhe faz o concessionário Sebastião Navarro Betim Paes Leme, do contrato de 9 de maio de 1896, que por termo de 26 de janeiro de 1898 lhe foi transferido pela Companhia de Carris Urbanos."

Nenhuma dessas concessões porém foi avante e Campo Grande até 1910 ainda se achava sem transporte coletivo.

18.1 Bondes a burro

Com a extinção dos serviços de bondes a tração animal entre Santa Cruz e Sepetiba, em novembro de 1910, tomou vulto a idéia de se instalar bondes em Campo Grande. Foi então fundada a "Companhia de Campo Grande", também conhecida por "Companhia de Carris Urbanos de Campo Grande a Guaratiba", já que as concessões anteriores haviam caducado por decurso de prazo.

A partir de 1911 começa a funcionar a pequena linha de bondes, com início na estação de Campo Grande e seguindo pela estrada do Monteiro e Magarça, terminava em Santa Clara.

18.2 Eletrificação

Em meados de janeiro de 1915 entra em discussão no conselho municipal da Capital Federal um requerimento da "Empreza Ferro-Carril de Campo Grande e Guaratiba", em que pedia permissão para instalar novas linhas, alargando sua bitola e eletrificando suas linhas. Os seus diretores solicitavam novos ramais para a Pedra, Ilha e Cabuçu, lugares que, conforme explicaram em seu requerimento, comportavam milhares de habitantes, na maioria lavradores.

É assinado o decreto n.° 1.689 de 8 de julho de 1915, para as seguintes alterações:

a) substituição da tração animal pela elétrica; b) estabelecimento da bitola de 1,435 entre trilhos; c) construção de um ramal que partindo de Campo Grande vá pela estrada do Joary à do rio da Prata do Cabuçu.

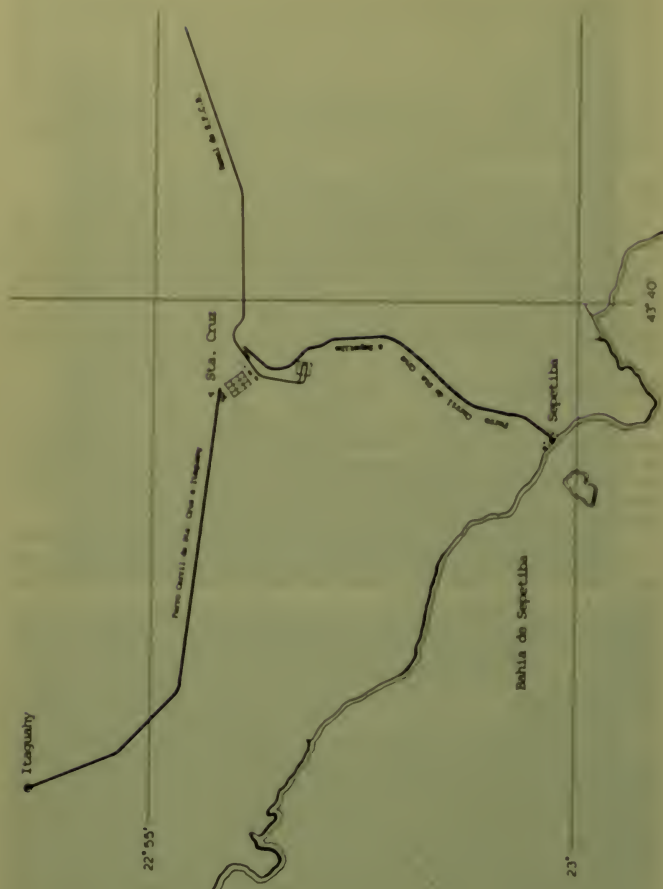
Em agosto de 1915 é assinado na prefeitura do Distrito Federal o contrato com Antonio Fernandes dos Santos, presidente da companhia, "para a eletrificação da linha". A concessão compreendia três linhas, das quais a primeira teria 17 km de extensão; a Ilha com a mesma extensão e Cabuçu com 6 km.

18.3 Inauguração

Afinal, a 17 de maio de 1917, é inaugurada solenemente a nova linha eletrificada, que era a da Pedra. Partia da Estação de Campo Grande e passava por uma das ruas principais do povoado, cortava ao sair desta a estrada de Santa Cruz, seguindo daí por diante "pelo lado das entradas municipais denominadas do Colégio e do Saco", passando pelos lugares conhecidos como Monteiro, Magarço e Santa Clara, adotando porém algumas variantes fora da estrada, por conveniências técnicas da declividade e alinhamento.

O lugar denominado Monteiro seria ponto de bifurcação da futura linha da Ilha e ali se achava situada a importante estação transformadora que recebia da Light & Power a energia elétrica necessária para o acionamento dos bondes.

No início, o ponto terminal ainda se achava fora do povoado da "Pedra", mas se previa a instalação da estação definitiva dentro do Arraial, à beira-mar, logo que a prefeitura aceitasse a proposta de variante feita pelo empresário.

Como já dissemos a bitola era 1,435 e os primeiros bondes elétricos eram já

Linhas de bondes de Itaguahy e Sepetiba — Rio de Janeiro — 1900
(Desenho: Carlos Alberto R. Carvalho)
Tramways lines of Itaguahy and Sepetiba (Horse cars) (Drawn by Carlos Alberto R. Carvalho) — Rio de Janeiro — 1900

usados e haviam sido adquiridos da Companhia Ferro-Carril do Jardim Botânico. Eram carros pequenos de quatro rodas, que a companhia havia substituído por novos de oito rodas.

Companhia Estrada de Ferro da Tijuca — Bonde elétrico de 1.º classe (foto do arquivo de Aquilino G. Podestá) — 1900
First class tram of Tijuca Railway in Rio de Janeiro

CEF Tijuca — Bonde misto (foto do arquivo de Aquilino G. Podestá) — Buenos Aires — 1900
Compound tram from Tijuca Railway in 1900

18.4 Novo ramal

Em 23 de abril de 1918 é inaugurado o novo serviço no ramal que ia da Estação de Campo Grande ao local denominado Ilha A extensão do trecho recém-inaugurado era de 20.300 m e seguia o mesmo traçado da linha da Pedra até Monteiro, e dali seguia pela ampla estrada daquele nome, construída pela prefeitura. Tinha seções de 4 km, para cada uma das quais o passageiro pagava 100 réis

Estiveram presentes a esta inauguração o prefeito do Distrito Federal, o ministro da Viação, cônsul da Noruega, cônsul da Grã-Bretanha, diretor da EFCB e demais convidados Em Monteiro foi servido um lauto almoço quando falou Amaro Cavalcanti, prefeito do Distrito Federal, o deputado Octacilio Camara e Isaac Cerquinho.

Em outubro de 1923 o concessionário Antonio Fernandes dos Santos solicita à câmara municipal uma subvenção para o sistema de Campo Grande a Guaratiba. Em novembro desse ano é enviado às comissões de Justiça, Viação e Orçamento do Distrito Federal, o projeto de lei n.° 231 do dia 8, dizendo o seguinte:

"Artigo 1.° — Fica o prefeito autorizado a rever o contrato celebrado em 11 de agosto de 1915, com Antonio Francisco dos Santos, concessionário da linha ferro-carril de Campo Grande a Guaratiba para o fim de lhe serem feitas as seguintes modificações

a) construir um ramal que, partindo de qualquer ponto do ramal de Guaratiba, passe por Santa Cruz, Sepetiba, Pirahy até Ponta Grossa

"& 1.° — As passagens do novo ramal serão de 100 réis por secção"

Esse ramal não foi construído e a empresa não recebeu a subvenção pedida

18.5 Transferência para a municipalidade

Com o falecimento de Antonio Fernandes dos Santos em 1932, a empresa necessitou de subvenção, o que foi autorizado em 28 de fevereiro de 1933, pelo Interventor federal Era uma subvenção anual de 180:000$000 para manter os serviços

Em 9 de agosto de 1933, o órgão oficial do Distrito Federal publica um termo celebrado com o inventariante do espólio de Antonio Fernandes dos Santos, para consolidação dos contratos e sua transferência para a Companhia de Viação Rural, tudo de acordo com o decreto do Interventor federal, de n.° 4.119 de 30 de dezembro de 1932

Porém, o serviço foi decaindo até que em setembro de 1936 o prefeito foi autorizado a entrar em entendimento com os concessionários para rescisão do contrato Para esse fim, foi igualmente autorizada a abertura de crédito até 3 mil contos de réis que seriam aplicados na indenização e regularização dos serviços e do tráfego "podendo se necessário emitir apólices de juros anuais de 6%, resgatáveis no prazo de oito anos"

Finalmente, em fevereiro de 1937 a prefeitura encampou o serviço de bondes Em 12 de abril de 1939, passou a ser administrado pela diretoria dos Serviços de Utilidade Pública do Distrito Federal, em virtude de rescisão amigável do contrato

Passou a se chamar "Serviço de Transporte Rural" e recebia uma subvenção mensal da prefeitura, no valor de 15:000$000, para manutenção do serviço. Porém, desde os tempos da companhia de Viação Rural, as linhas da Pedra e da Ilha não estavam em condições de funcionamento e tinham sido paralisadas Os bondes só trafegavam até Monteiro e já em 1937, quando da encampação, a prefeitura projetava estender novamente as linhas até Guaratiba

Devido à dificuldade de obtenção de materiais, por causa da guerra, as obras foram andando morosamente e só em março de 1944, o então prefeito Henrique Dodsworth reinaugura o tráfego de bondes para a Pedra do Guaratiba, cujas linhas haviam sido reconstruídas pela municipalidade. Esse trecho tinha 9.200 m e ia de Santa Clara a Pedra

Para a sua reconstrução a prefeitura gastou a importância de Cr$ 1.023.705,70 Nas oficinas da companhia em Monteiro foi construído um carro motor, dois reboques e duas pranchas para transporte de mercadorias. Os demais carros foram adaptados da antiga empresa. O tráfego comportava 11 bondes diários em ambos os sentidos, sendo

cinco com reboques para pequenas bagagens; aos domingos correria mais um bonde. Em 1945 foram suprimidas as linhas Monteiro-Santa Clara, Corrêa e Astrogildo.

18.6 Material rodante e itinerários

O material rodante nessa época constava do seguinte: dez carros-motores, dez reboques, um carro motor bagageiro, cinco vagões e pranchas e um carro-socorro.

Em maio de 1947, o prefeito reinaugurou, entre manifestações de regozijo da população de Guaratiba, mais 5 km do ramal da Ilha, que com 2 km inaugurados em meados desse mesmo ano, ficou completa novamente.

Em 1951 existiam em tráfego as seguintes linhas: Monteiro — itinerário: estação Campo Grande, ruas Fernando Borges, coronel Agostinho, av. Cetário de Melo e estrada do Monteiro. Santa Clara — estação Campo Grande, ruas Fernando Borges, coronel Agostinho, av. Cetário de Melo, estrada Monteiro e estrada Magarça. Rio da Prata — estação Campo Grande, ruas Fernando Borges, Aureliano Figueiredo, estrada do Cabuçu, praça Mário Valadares. Pedra Guaratiba — estação Campo Grande, ruas Fernando Borges, coronel Agostinho, av. Cetário de Melo, estrada Pedra, rua Belchior Fonseca, praça Raul Barroso. [20]

Foto do arquivo de Waldemar Sampaio — Ilha do Governador — 9-4-1955
Governor Island in Rio de Janeiro

20) Guia Levi — Dezembro 1951.

Foto do arquivo de Aquilino G. Pedesta — Buenos Aires — Ilha do Governador — 1930

(Observação: a linha Rio da Prata tinha 5 km de extensão e a da Pedra 18 km e seu ponto final se situava à margem da baía de Sepetiba sendo muito usada como turismo em vista das belas paisagens apresentadas)

O preço da passagem era 200 réis exceto a do Rio da Prata que era 400 réis. Os carros motores tinham dez bancos e lotação para 50 passageiros sentados. Eram numerados de um a 12 (americanos) 16 e 17 (alemães) além de reboques com oito bancos e dez passageiros, de n.ºˢ 21 a 37. Havia também uma prancha de n.º 19 e um carro de linha de n.º 18 ([21]) O sistema de tomada de corrente era de pantógrafo em arco.

O movimento de passageiros transportados pelos bondes no período 1955/1958 foi o seguinte: passageiros transportados (1 000)

1955	1956	1957	1958
2.787	5 940	5 755	4 977 ([22])

Em 1966 foi enviado, para auxiliar o já deficiente serviço de bondes em Campo Grande, um carro "bataclan" do serviço da cidade do Rio de Janeiro, então em extinção. Esse bonde era da seção Tijuca, porém devido a problemas de maleabilidade nas curvas, muitos fechadas, não foi aprovado. O serviço foi extinto em 31 de outubro de 1967.

19. Companhia Melhoramentos da Ilha do Governador

A Ilha do Governador está situada na Baía do Rio de Janeiro. É sede da freguesia de Nossa Senhora da Ajuda. Quando em 1560 os franceses ali se estabeleceram a ilha já era habitada pelos índios Maracajai, que a chamavam de Paranapuan. Os primeiros portugueses a denominaram de Maracajá, ou Gato Bravo, depois a chamaram de Isle Grande de Laet, posteriormente Dos Sete Engenhos e finalmente do Governador, por ter sido propriedade de Salvador Corrêa de Sá, o velho. É a maior da bacia da Guanabara, com 20 milhas de circunferência e 31 km² de superfície.

21) Carta de Hercules Silva Torres
22) Enciclopédia dos Municípios Brasileiros — Vol. XXIII

A ilha foi circunscrição administrativa do antigo Distrito Federal, mas sua ligação muito precária com o continente sempre a manteve um pouco isolada. Mesmo assim, seu progresso foi marcante.

19.1 Bondes elétricos

Em 22 de dezembro de 1920, o eng. Alfredo Eugênio Vieira de Almeida assina na diretoria de Obras e Viação da prefeitura do então Distrito Federal, o termo de contrato para "por si ou por empresa que organizar, construir e explorar, durante 20 anos, uma linha de ferro-carril elétrico, ligando a praia do Ribeira à praia da Freguesia, na Ilha do Governador".

A linha de bondes passaria pelos lugares denominados: Zumbi, Pitangueiras, Tapera e Olaria, tendo como ponto terminal a praia da Freguesia. Era previsto o prolongamento da linha até o Galeão, junto à ponte metálica que ligava aquela ilha ao continente "se convier à prefeitura". (Em fevereiro de 1921, o governo resolvera transferir os serviços de aviação da Marinha de Guerra, da Ilha das Enseadas para os terrenos escolhidos por uma comissão especialmente designada para esse fim, na Ponta do Galeão.)

A lotação dos bondes seria de 40 passageiros e as passagens foram estipuladas em 200 réis por viagem completa da Ribeira à Freguesia e vice-versa, "podendo haver bondes mistos em que a passagem será de 100 réis por viagem completa". O contratante gozaria da subvenção de 4 contos de réis mensais, pagos pela prefeitura, durante a vigência da concessão. Essa subvenção não seria aumentada mesmo que as linhas se prolongassem às demais localidades da Ilha. No dia da assinatura do contrato foi efetuado o depósito de 10:000$000 para garantia de sua execução.

19.2 Assentamento dos trilhos e Inauguração

No dia 7 de setembro de 1921 é inaugurado solenemente o assentamento dos trilhos para os bondes elétricos. Os diretores da concessionária "Companhia de Melhoramentos da Ilha do Governador" eram Alfredo Maia e Alfredo Viana de Almeida.

Vista do morro de Santa Tereza, vendo-se os arcos do aqueduto da Carioca — Rio de Janeiro — 1918
Santa Tereza hill where we can see the aqueduct

Vista do aqueduto da Carioca — 1978
Carioca's aqueduct constructed between 1744 1750

O projeto geral previa 6.700 m de linhas, com a bitola padrão de 1,44

Em 27 de janeiro de 1922, Carlos Sampaio inspecionou os trabalhos de instalação dos bondes elétricos e em 6 de fevereiro uma comissão de jornalistas esteve em visita às obras, das quais já se achavam concluídos 6 km. Previa-se a inauguração dos serviços para breve. Era prevista também a inauguração da Ponte da Ribeira, para atracação das barcas que não mais tocariam em Freguesia e Olaria.

Finalmente no dia 4 de outubro de 1922 é inaugurada a primeira linha da praia do Zumbi até a praia da Freguesia, passando pela de Cocotá. Os bondes trafegavam de acordo com o horário das barcas, havendo viagens extraordinárias em combinação com o horário das fábricas e oficinas da localidade. O ponto de partida dos bondes era na ponte de atracação das barcas, daí seguindo pelas praias do Zumbi, do Canto, Pitangueiras, Bandeira, Cocotá, Paranapuan e Freguesia, onde era o ponto final.

19.3 Auxílio governamental

Dez anos depois a situação da empresa concessionária estava precária e em julho de 1931, "considerando a necessidade de se manter os serviços de bondes da Ilha do Governador, o interventor federal concedeu por decreto um auxílio da municipalidade à empresa, a fim de que não haja interrupção nos respectivos serviços". ([23])

A "Companhia Melhoramentos da Ilha do Governador" foi a primeira concessionária desse serviço, mas como vimos, chegando a uma situação insustentável por deficiência de renda, a prefeitura do Distrito Federal, atendendo a reclamações insistentes dos moradores, resolveu rescindir o contrato, de acordo com o concessionário. O decreto n.° 5.360, de 26 de janeiro de 1935, efetivou o ato, mas desde agosto de 1933 os serviços haviam sido entregues à "Diretoria dos Serviços de Utilidade Pública" que os administrava diretamente. ([24])

Esta seção passou a se chamar "Viação Elétrica da Ilha do Governador".

Em 1937 a extensão das linhas era de 6.320 m e possuía a concessionária, recebidos da extinta companhia, 17 carros de passageiros, sendo seis motores e 11 rebo-

23) Revista Brasil Ferro-Carril — 23-7-1931
24) Atas da Comissão de Transp. Coletivo — Rio de Janeiro

ques, tendo transportado nesse ano 2.090.320 passageiros.

As linhas em tráfego eram estas: 1 — Ribeira-Praia das Pitangueiras; 2 — Praia das Pitangueiras-Tauá (anexadas a partir de 1-2-1945); 3 — Tuá-Freguesia (passou a 2.ª seção); 4 — Freguesia-Bananal (passou a 3.ª seção).

19.4 Final

Em 1951, ao ser construída a ponte que ligou definitivamente a Ilha ao continente e a instalação do aeroporto internacional do Galeão, o impulso foi em todas as áreas, mas em compensação veio a invasão de automóveis e ônibus, congestionando tudo e como sempre, colocando a culpa sobre os bondes.

Em 1951 as linhas eram estas: Ribeira-Freguesia; Ribeira-Paranapuan; Praias Zumbi, Pitangueiras e Bandeira; Abaitinga, Cap. Barbosa, Praia Olaria, av. Paranapuan (Freguesia), Com. Bastos e estrada do Bananal. ([25])

O movimento de passageiros atendidos pelos bondes foi, entre 1945 e 1958: passageiros transportados (1.000)

1955	1956	1957	1958
5.198	2.650	2.700	2.606 ([26])

Vê-se a diferença para menos do movimento de passageiros transportados com a concorrência dos automóveis e ônibus. Com isso a situação dos bondes se tornou insustentável e a 7 de abril de 1965 é extinto o pequeno serviço de bondes da Ilha do Governador.

20. The Rio de Janeiro Tramway Light and Power Co. Ltd.

Em 1904 é formada no Canadá a "The Rio de Janeiro Tramway Light and Power Company Limited" (também chamada Companhia de Tramways Luz e Força do Rio de Janeiro Limitada) que, por decreto n.º 5.539, de 30 de maio de 1905, é autorizada a funcionar no país. Essa concessão havia sido outorgada em 7 de julho de 1900 a William Reid & Cia. que transferiu para Alexandre Mackenzie por termo de 7 de janeiro de 1905.

Por contrato celebrado em decorrência do decreto n.º 1.142 de 9 de outubro de 1907, as companhias São Cristóvão, Carris Urbanos e Vila Izabel se unificaram para fins de eletrificação e desenvolvimento de suas respectivas linhas.

A Light, em 1906, havia adquirido o controle acionário das três companhias e assim pôde se desenvolver, adquirindo em 1911 as linhas de Madureira e Tijuca e pouco depois, no mesmo ano, as linhas de Jacarepaguá, mais a de Irajá em 1928. (vide item 16)

A Companhia Ferro-Carril do Jardim Botânico, apesar de estar associada à Light por contrato de arrendamento de 1909, pertencia a ela em parte e assim sendo, foi mantida como companhia independente.

No dia 12 de janeiro de 1916 é assinado no gabinete de Rivadávia Corrêa, prefeito municipal, o termo de arbitramento entre a municipalidade e a Light para efeito de transferência à empresa canadense das companhias São Cristóvão, Vila Izabel e Carris Urbanos. Funcionaram como árbitros da Light Esmeraldino Bandeira e da prefeitura Epitácio Pessoa, servindo como desempatador Ubaldino dc Amaral.

Foi somente em dezembro de 1916 que a The Rio de Janeiro Tramway Light and Power Co. Ltd assina na prefeitura o termo pelo qual lhe são transferidas pelas Cias. Vila Izabel, Carris Urbanos e São Cristóvão, as suas concessões.

Nesse ínterim, no dia 30 de abril de 1916 é inaugurada, às 13 horas, a nova linha de bondes de Cascadura a Madureira, com 1.500 m de extensão.

Em julho de 1925, em obediência a uma das cláusulas do contrato com a munici-

25) Guia Levi — Dezembro 1951.
26) Enciclopédia dos Municípios Brasileiros — IBGE — Vol. XXIII — Pág. 67.

Bonde da Cia. Ferro-Carril Carioca com reboque (foto de Waldemar Sampaio) Rio de Janeiro — 7-4-1955
Ferro Carril Carioca's tram with trailler

Bonde fechado de Santa Tereza. Não foi aceito pelo público e foi retirado de circulação. Reformado passou a ter o número 19, do tipo aberto (foto de Waldemar Sampaio) — 12-5-1968
Closed car from Santa Tereza service. The people don't aprove this type and the company remove it from the service. It was reformed and then with the n.º 19 and open type, returned in traffic

palidade, começou a Light a substituir os antigos bondes de segunda classe, mais conhecidos como "caraduras" e "taiobas" e que já não podiam atender ao movimento cada vez maior de passageiros, por outro tipo. Este era fechado, dando mais segurança e relativo conforto aos passageiros que ficariam a salvo de acidentes por ser fechado, como ainda por esta mesma razão, evitaria os pingentes. O primeiro destes carros

entrou em tráfego na linha de Ipanema.

Em julho de 1926 a Light fez várias alterações nos pontos de partida dos seus bondes. Partiriam da praça Tiradentes: André Cavalcante; praça da Bandeira; Catumbi; Itapiru; Santa Alexandrina; Bispo; Itapagipe; Asilo Izabel; Rua Aguiar; Aldeia Campista; Andaraí-Leopoldo; São Januário; Alegria e Caju. A linha praia Formosa partiria da rua 1.º de Março, esquina de Buenos Aires e a de Bom Sucesso da rua Uruguaiana, esquina Buenos Aires. A da Fábrica iria até as barcas e a de Vila Izabel-Engenho Novo teria como ponto de partida o largo de São Francisco.

A linha da rua Chile foi substituída por outra denominada Estrada de Ferro 1.º de Março-Tiradentes, cujo percurso seria o mesmo daquela até a rua 1.º de Março, subindo em seguida pela rua Sete de Setembro até a praça Tiradentes e regressando pelas ruas Carioca e República do Peru.

20.1 Novas alterações

Em 24 de novembro de 1927, o prefeito Prado Júnior resolveu, de acordo com a Light, suprimir o tráfego de bondes no centro da cidade "a fim de fazer modificações e melhorar o trânsito em geral".

Em vista desse entendimento, não trafegariam mais bondes nas ruas de São Pedro, General Câmara e Uruguaiana, entre os largos da Carioca e Rosário. Em compensação, obteve a Light a promessa de o prefeito não permitir no futuro, o tráfego de auto-ônibus nas ruas 7 de Setembro, Assembléia, Carioca, Visconde do Rio Branco e Frei Caneca. Também por ordem do prefeito os bondes de segunda classe e bagageiros deixariam de trafegar pelas ruas 7 de Setembro e Carioca.

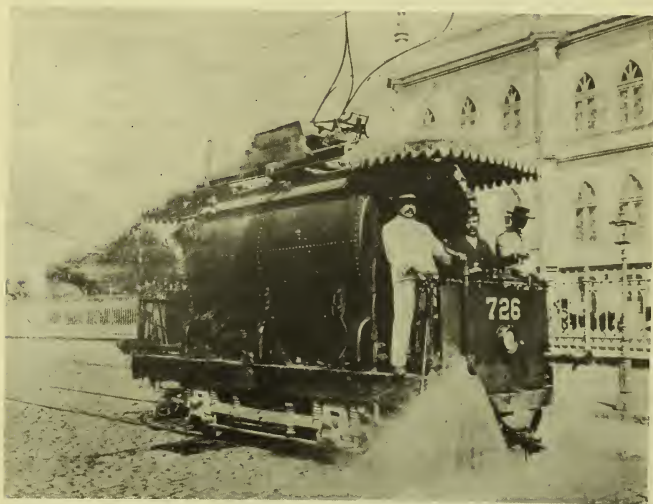
Em novembro de 1937, atendendo ao pedido da Light, o ministro da Fazenda manda comunicar às repartições subordinadas ao Ministério, que a requerente havia passado a usar o seu nome assim traduzido: "Companhia de Carris, Luz e Força do Rio de Janeiro Ltda.".

O "taioba" n.º 1 (foto de Waldemar Sampaio) — Rio de Janeiro — 1956
Second class car, (known as "taioba") n.º 1

Carro de segunda classe do Rio de Janeiro (caradura ou taioba) (foto de Waldemar R. Sampaio) — 22.10.1951
Second class tram, from Rio de Janeiro (known as "caradura or "taioba")

Em 1.° de maio de 1943 é assinado o termo de contrato em cumprimento aos decretos-leis n.° 5.162 de 31-12-1942 e n.° 5.404 de 13 de abril de 1943. Eis o teor do decreto-lei n.° 5.404 de 13-4-1942:

"Art. 1.°) Fica o Prefeito do D. F. autorizado a rever as concessões de bondes elétricos no D. F. com o duplo fim de garantir ao capital uma retribuição adequada e de serem remodelados e ampliados os serviços existentes. § 1.°) O contrato definitivo "ad referendum" do governo Federal obedecerá entre outras às bases seguintes: a) exame a qualquer tempo, pela Prefeitura da escrituração das concessionárias. b) aprovação de normas e modelos de contabilidade. c) inventário e avaliação dos bens das companhias para efeito de tarifação e outros fins, seguindo-se no que for aplicável o critério adotado no decreto-lei n.° 3.128, de 19 de março de 1941, enquanto não for promulgada a lei a que se refere o artigo 147 da Constituição. d) remuneração prefixada entre dois limites, podendo a Prefeitura impugnar despesas indevidas ou excessivas que possam onerar o custo do serviço. e) forma de constituição e representação do capital. f) fixação do padrão de serviço pela Prefeitura que terá o direito de determinar construções, melhoramentos, supressões, abstenções, ou de um modo geral, de fixar a quantidade e distribuição do serviço sem prejuízo da remuneração estabelecida para o capital. g) ajustamento periódico das tarifas e condições do serviço. h) custo de serviço a ser sempre pago pelas suas rendas próprias não assumindo a Prefeitura responsabilidade alguma quanto à diferença ou deficiências que possam surgir. i) balancetes periódicos, compreendendo os componentes do custo do serviço. j) modernização do material rodante com o emprego de carros fechados. k) desenvolvimento de um tráfego local nos subúrbios mais povoados. l) descongestionamento do tráfego no centro urbano, por uma melhor distribuição das linhas, quer superficialmente, quer subterrâneas e por obras especiais que se impuserem. m) isenção de impostos a ser regulada por lei especial. n) contribuições, taxas e fundos destinados à conservação do calçamento das faixas dos logradouros ocupados pelas linhas de carris, bem assim às despesas de fiscalização e a outros fins. o) coordenação dos serviços de bondes com os outros meios de transporte coletivo que foram estabelecidos pela prefeitura.

Bonde bagageiro — Rio de Janeiro — 1924
Bagage Car, in service in Rio de Janeiro

Bonde irrigadeira (foto da Revista Ilustração Brasileira) — 21-4-1910
Sprinkler car, in Rio de Janeiro

p) unificação dos prazos das concessões e exame da possibilidade da fusão das companhias em uma só empresa nacional. § 2.° As concessões, coisas, bens e aparelhamentos destinados ou necessários à prestação dos serviços não poderão ser alienados, arrendados a qualquer título, sem expressa autorização da prefeitura, sob pena de nulidade" (Observação: Este decreto-lei modificava o de n.° 5.162.)

Em consequência desses atos, foram suprimidas as passagens de 0,10 centavos dentro da 1.° zona contratual e bem assim do subseccionamento dos finais das linhas da Ferro-Carril do Jardim Botânico, tomando porém essas companhias, entre outros, os seguintes encargos, que conforme se pensava, redundariam em benefício dos servidores do tráfego e do público: a) fazer o reajustamento e aumento de todos os seus empregados a partir do dia 1.° de maio; b) suspender o tráfego de bondes nas ruas Ramalho Ortigão e Uruguaiana, assim que a prefeitura determinasse; c) estabelecer tão breve quanto possível, um serviço de bondes ligando os bairros de Leme, Copacabana, Ipanema e Leblon, com ponto inicial no Leme e ponto final na praça Santos Dumont; d) numerar os bondes "à semelhança do que se faz com os ônibus, facilitando assim, ao público, o reconhecimento de seus itinerários"; e) estabelecer um serviço auxiliar nas linhas de mais movimento, ida e volta, entre a cidade e a zona compreendida entre a av. Princesa Izabel e a praça Serzedelo Corrêa; f) tornar permanente o serviço extraordinário da linha de bondes General Osório; g) construir uma circular para os bondes da Real Grandeza, passando pelas ruas General Polidoro, Real Grandeza, Mena Barreto, São João Batista e General Polidoro.

Além dessas obrigações imediatas, assumiram as companhias, por força desse termo, o compromisso de rever oportunamente seus contratos para modernização dos seus serviços "logo que cessarem as dificuldades oriundas da guerra".

20.2 "Novos" bondes e Novos bondes

Em fevereiro de 1944, uma revista especializada comenta:

"Rio — A Light pôs em tráfego os primeiros bondes fechados. São veículos reformados e os bancos estão colocados em sentido longitudinal, deixando espaço bastante no meio para muitos passageiros se segurarem a pegadores, dispostos a espaço de conveniente altura. A lotação é de 28 pessoas. Três portas facilitarão a entrada e saída e não há possibilidade de "pingentes" porque não têm estribos. Os três bondes estão na linha 58 — Praça 15/Estrada de Ferro" ([27])

Esses "novos" bondes não passavam de antigos "taiobas" ou bondes de segunda classe, que reformados e pintados de outras cores, foram apresentados como novos.

Em 1946, em vista da falta de material rodante, a Light se comprometeu, com o prefeito Hildebrando de Góes, a construir 53 bondes novos. O primeiro foi posto em tráfego em agosto, era de um novo tipo, com cinco janelas na plataforma, em vez das três tradicionais dos carros bataclans, pois ainda eram abertos e em tudo semelhantes a estes, com exceção das janelas. O pessoal do tráfego os apelidou de "sossega leão". Os primeiros bondes, em numero de dez, foram construidos em pouco mais de dois meses, nas oficinas da companhia em Triagem e foram pintados de verde e amarelo. Tinham 13 bancos com lotação para 65 passageiros.

20.3 Desistência da Light e fim dos bondes

A Light ainda mantinha os serviços de bonde e estrada de ferro do Corcovado, em vista do contrato que só se extinguiria em 1970. Porém em meados de 1963, o governador Carlos Lacerda entrou em contato com os dirigentes da companhia, para estudarem a rescisão do contrato, uma vez que a moda na época era acabar com os bondes.

27) Brazil Ferro-Carril — Fev. 1944

A companhia que não pretendia mesmo prorrogar seu contrato em 1970, pelos motivos que sobejamente conhecemos, aceitou a sugestão e, em 7 de dezembro de 1963 o governador reuniu a imprensa no palácio Guanabara, para anunciar que a Light havia aceito o acordo proposto pelo Estado, para a rescisão do contrato relativo à concessão dos serviços de bondes na zona Norte. (A companhia continuaria a manter os serviços da estrada de ferro do Corcovado.)

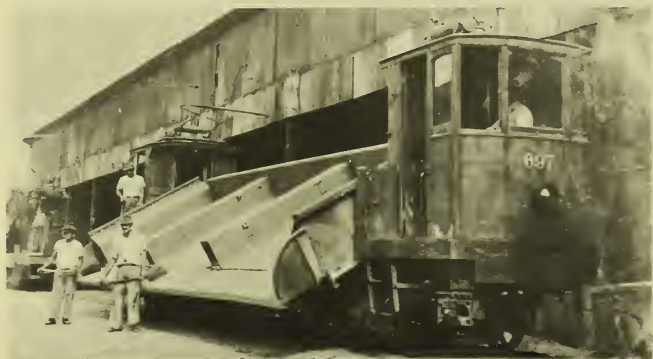
O Estado receberia da concessionária entre 5 e 6 bilhões de cruzeiros, pagos como indenização pela rescisão. Com esse dinheiro, o governo providenciaria a aquisição de 300 ônibus diesel para substituir os bondes. (O governo previa essa substituição dentro de um ano.)

A CTC assinou, no dia 21 de fevereiro de 1964, contrato com a firma "Mercedes-Benz", para a fabricação de 300 chassis de ônibus e passou a administrar o serviço, com a transferência de todo o acervo tranviário da Light para o Estado da Guanabara. A última estação de bondes que funcionou foi a do Meyer, que foi fechada em 30 de abril de 1965.

A CTC reformou dez bondes do tipo bataclan, fechando as laterais com janelas e duas portas, com um só controler, que ficariam servindo na linha 67 (praça Saenz Pena ao Alto da Boa Vista). Esta foi a última linha de bonde de bitola 1,435 que trafegou no Rio de Janeiro. Foi extinta em janeiro de 1968.

Vários bondes do serviço urbano do Rio de Janeiro foram vendidos para museus norte-americanos, onde ainda se encontram em tráfego. São estes: 441 (pequeno de quatro rodas) para Illinois, South Elgin no Fox River Trolley Museum; 1.850 (antigo tipo S. Louis, com dois trucks) em Connecticut, Warehouse Point, da Connecticut Electric Railway Assoc.; 1.875 (o mesmo tipo acima) em Pennsylvânia, Orbisonia da The Shade Gap Electric Railway.

21. Auto-ônibus

Em março de 1917 são aprovadas pelo prefeito municipal as plantas de um novo tipo de auto-ônibus para o transporte de passageiros na av. Rio Branco, entre a praça Mauá e o Palácio Monroe.

Bonde basculante (foto de Waldemar Sampaio) — 1940

Esse novo veículo foi apresentado por H. B. Whatley, concessionário desse serviço. Os carros estavam sendo construídos nos Estados Unidos e seriam movidos a eletricidade (baterias). Em 21 de maio de 1918 foi dada licença ao novo concessionário para fazer trafegar um dos novos ônibus elétricos, a título de experiência, sem passageiros, pelas avenidas Lauro Muller e Rodrigues Alves. A experiência foi favorável e o serviço foi inaugurado em agosto de 1918.

Esses auto-ônibus elétricos funcionaram até 1928, quando foram substituídos pelos célebres "Imperiais" ou "chopp-duplo", como o carioca apelidou aqueles belos ônibus de dois andares que a Viação Excelsior, da Light, lançou em abril de 1928.

Em meados de 1923 foram apresentados ao prefeito os modelos dos novos auto-ônibus que ele havia mandado estudar para serem adotados na viação urbana. Eram carros fechados, guarnecidos de janelas para uma boa ventilação, com dois acessos de entrada e saída, com os assentos providos de molas, teto abaulado, dispondo de 20 lugares, em bancos para duas pessoas.

A partir desse estudo, as novas licenças para esse gênero de viação só seriam concedidas a empresas ou particulares que se dispusessem a respeitar esse tipo oficial da prefeitura. Os que ainda se achavam em uso, do tipo aberto, uma vez terminada a licença seriam retirados do tráfego.

Bonde coletor de lixo (DLU-Departamento de Limpeza Urbana) (foto de Waldemar P. Sampaio) — 1958
Dust collector tram in Rio de Janeiro

Litorina a gasolina que trafegava entre a estação da Central do Brasil e a casa de força em Ribeirão das Lajes. Esta linha foi construída pela TRJTL & P. Co. de acordo com a lei n.º 707 de 6 de novembro de 1905
Gas rail bus, used between Central of Brazil Railway and Power House of Ribeirão das Lajes in Rio de Janeiro the TRJTL & P. Co. constructed this line by accord of the Law n.º 707 from November 6, 1905

Estação de baldeação da Light em Ribeirão das Lajes — 1-10-1911
Transfer's station from Light in Ribeirão das Lajes

Em dezembro de 1926 sai a seguinte nota em um jornal: "O dr. Antônio Prado, prefeito do Rio de Janeiro, deferiu o requerimento em que a "The Rio de Janeiro Tramway Light and Power Co. Ltd." pede permissão para substituir os ônibus elétricos com aros de borracha maciça, que fazem o transporte de passageiros na av. Rio Branco, entre a praça Mauá e o Palácio Monroe, por veículos movidos a gasolina e providos de rodas com pneumáticos que terão dois pavimentos destinados à acomodação dos passageiros".

Em 1.º de outubro de 1927 a Light pagou na Alfândega a importância de 381:018$805, provenientes dos direitos relativos a 33 chassis para ônibus que em breve ela poria em

circulação. Estes veiculos foram adquiridos da empresa Guy Motors Limited, de Wolrerhampton, na Inglaterra. O valor da compra superou as 30 mil libras esterlinas.

Bonfim — Um dos ultimos bondes a trafegar na cidade. Era da Linha Alto da Boa Vista (foto de Waldemar Sampaio) — Rio de Janeiro — 18-3-1966
One of the last trams in traffic in Rio de Janeiro city. Run in the Alto da Boa Vista line

Interior do bonde n.º 5, antigo "batacian" aberto (foto de Waldemar Sampaio) — 18-3-1966
Interior of the tram n.º 5, an old open "batacian" type

Em março de 1926 chegaram, a bordo do vapor Zeelandia, os primeiros seis ônibus comuns do novo serviço da Viação Excelsior; mais 28 carros eram esperados.

Completando esta partida, chega em outubro de 1927 novo carregamento, do qual faziam parte não só os ônibus comuns de dois eixos, como os de três eixos, que teriam dois andares "idênticos aos que trafegam em várias linhas em cidades da América do Norte e Inglaterra", diz um jornal da época.

Para colocar em tráfego seus novos ônibus, a Light entrou em negociações com a "Empresa Nacional de Auto-Viação", que na época era a maior empresa de auto-ônibus da cidade. Esta lhe cederia todo o seu material, que seria substituído pelos novos veículos, enquanto os antigos seriam reformados. (Em maio de 1928 esta companhia, que era de propriedade do conhecido homem de letras Laudelino Freire, com um passivo de 5.568:601$000, requer concordata, tendo a Light adquirido o seu acervo.)

Em 4 de novembro de 1927, é realizada uma experiência com dois dos novos auto-ônibus: repletos de jornalistas convidados, fizeram um passeio até a Gávea. Partiram às 16,15 h, sendo o primeiro veículo dirigido por Silvester e o segundo por Charles A. Barton, ambos da cúpula da empresa canadense.

21.1 Frota e inauguração dos "imperiais"

A frota se compunha de 14 ônibus de dois andares, com motor Daimler, de válvula de camisa de aço deslizante, sobre chassi Guy. Os carros grandes comportavam 62 passageiros, sendo 28 em baixo e 34 em cima, todos sentados.

Como já dissemos, os "imperais" iriam substituir os que trafegavam na av. Rio Branco e os menores reforçariam as linhas praça Mauá e Igrejinha e Clube-Naval/Pavilhão Mourisco, trafegando também para outros bairros.

Esses lançamentos provocaram uma pequena revolta entre os motoristas de táxi, pois se acharam prejudicados pelos auto-ônibus. Resolveram então criar uma linha à qual deram o nome de "linha autolotação", que com uma taxa comum, mediante sinal convencionado — uma flâmula vermelha — se transformaria em ônibus, fazendo-se assim, pelo preço de 1$500, sem espera, qualquer percurso entre a praça Mauá e a Igreja de Copacabana e vice-versa. Esse serviço foi inaugurado no dia 21 de novembro de 1927, levando cada automóvel quatro pessoas para os pontos extremos da cidade. O povo a princípio aceitou bem a inovação, mas não durou muito e logo foi extinto o serviço.

A Light pediu, em princípio de dezembro de 1927, autorização para fazer trafegar seus ônibus de dois andares em nova linha, entre o largo da Lapa e a Estação Central. O prefeito concedeu permissão a título precário, "desde que não prejudiquem a arborização das ruas por onde passem".

Finalmente, no dia 6 de abril de 1928 são inaugurados oito auto-ônibus de dois pavimentos, no tráfego da Rio Branco, com grandes festas populares.

22. Estrada de Ferro do Corcovado

Esta pequena ferrovia, que se situa mais como uma linha de bondes, teve seu nascimento pelo decreto imperial n.º 8.372, de 7 de janeiro de 1882, no qual se concedia aos engenheiros Francisco Pereira Passos e João Teixeira Soares o privilégio para "construção, uso e gozo de uma ferrovia do sistema 'Riggenbach' entre a rua do Cosme Velho, nas Laranjeiras e o alto do Corcovado, passando pelo lugar denominado Paineiras". Era previsto o privilégio por 40 anos, além de várias outras concessões, como terreno para um hotel e restaurante. No contrato havia a obrigatoriedade da construção de quatro estações: uma (inicial) no Cosme Velho, outra em Silvestre, outra em Paineiras e a final do Alto do Corcovado.

Os estudos foram iniciados em 17 do mesmo mês e a 27 de março de 1882 puderam ser apresentadas as plantas das linhas ao Ministério da Agricultura, Viação e Obras Públicas, que foram aprovadas em 16 de abril de 1882.

Em 9 de outubro de 1884 é inaugurada parcialmente a estrada, com tráfego entre o Cosme Velho e Paineiras. Esta inauguração contou com a presença da família imperial

e altas autoridades do governo. O tráfego completo foi inaugurado em 1.° de julho de 1885.

Estação de Vila Isabel (foto de Waldemar Sampaio) — 6.12.1937
Car House of Vila Izabel

Cemitério de bondes no Caju (foto de Waldemar P. Sampaio) — 9-6-1963
Cemetery of trams in Caju, Rio de Janeiro

A bitola era de 1 m; a aclividade máxima era de 30% e a mínima de 4%. A tração era a vapor, com locomotivas apropriadas para o tipo de tração adotado. Inicialmente o material rodante se compunha de duas locomotivas, da fábrica suíça Esslingen, e dois carros de passageiros. Posteriormente foram adquiridas mais duas locomotivas da fábrica americana Baldwin.

Pelo decreto n.° 9.791, de 17 de outubro de 1887, a concessão é transferida ao engenheiro Joaquim Leite Ribeiro de Almeida Júnior, que após dois anos, conforme decreto n.° 10.246, de 31 de maio de 1889, transfere novamente a concessão para Frederick Henry Brady, que organiza a "Companhia Ferro-Carril e Hotel do Corcovado", sociedade anônima da qual era o diretor gerente.

Com a grande despesa de manutenção e a dificuldade em aumentar o número de viagens, a empresa foi apresentando déficits cada ano maiores, a ponto de, em 1902, o governo determinar a suspensão do tráfego "a bem da segurança pública", devido à má conservação da linha e material rodante em geral.

22.1 Horário e reinício de atividade

Em 1901 era este o horário dos trens:

Domingos e dias feriados — Ida: 6,30 h; 8 h; 9,30 h; 11 h; 12,30 h; 14 h; 15,30 h; 17,15 h e 20 h. Volta: 8,35 h; 10,05 h; 11,35 h; 13,05 h; 14,35 h; 16,06 h; 17 h; 18 h e 21 h. ([28])

Finalmente, em 1903, a companhia entra em liquidação e é decretada a sua falência. Os bens foram arrematados pelo advogado Rodrigo Otávio de Langard Menezes por 140:000$000. Foi reparada a linha e os trens recomeçaram a trafegar, mesmo assim com déficit constante, até 22 de maio de 1906, quando pelo decreto n.° 6.040, é dada a permissão governamental para transferir a concessão para a Light, o que foi efetivado em 20 de agosto, pelo preço de 250:000$000.

Eis o decreto n.° 6.040 que autorizou a transação:

"Art. 1.°) Fica autorizada a transferência à "The Rio de Janeiro Tramway, Light and Power Co. Ltd." das concessões que tratam os decretos n.os 8.372 e 3.204 de 7 de janeiro de 1882 e 26 de janeiro de 1889, referentes à Estrada de Ferro do Corcovado."

"Art. 2.°) A companhia concessionária é obrigada a apresentar, no prazo de seis meses contados da presente data, projeto completo de modificação da linha atual por meio de tração elétrica, com redução de tarifas e aumento de viagens, abrangendo a construção de um edifício para hotel ou melhoramento do existente em Paineiras, mediante condições oportunamente ajustadas e cuja realização só se tornará efetiva depois de aprovado o mesmo projeto pelo governo."

22.2 Tração elétrica

Pelo decreto n.° 7.480 de 29 de julho de 1909, obrigou-se a concessionária a substituir a tração a vapor pela elétrica. A 18 de novembro de 1909, a companhia deu início aos trabalhos. Os serviços foram executados pela fábrica Derlikon, da Suíça, e em fins do ano de 1909 a nova linha já se achava pronta até o alto. Também já se achavam montadas três locomotivas elétricas e dois carros de passageiros. Em 2 de dezembro de 1909, pelo aviso n.° 141 é aprovado, em caráter provisório, um horário para os trens que começaram a funcionar em experiência, junto aos de tração a vapor. Não houve oficialmente inauguração do novo sistema de tração, que foi pouco a pouco substituindo o anterior. Em janeiro de 1910 correram ainda alguns trens a vapor e em fevereiro foram definitivamente suprimidos.

A usina fornecia uma corrente trifásica que seria transmitida à estrada, na tensão de 600 V, por uma canalização aérea de três fios. Essa mesma corrente foi adotada para a tração, tendo-se para isto montado na estação de Paineiras uma estação de transformadores estáticos, onde a corrente primária era reduzida a 750 V de tensão e era fornecida à canalização da estrada com a intensidade de 600 ampères.

A canalização de energia era feita por dois fios aéreos e pelos trilhos. A corrente secundária era tomada nos transformadores, onde os trilhos recebiam uma fase da corrente por um fio de 8 mm de diâmetro, sendo as outras duas fases transmitidas aos condutores da linha, que partiam de um quadro de distribuição munido de interruptores, corta-circuitos, um contador, tudo protegido por um pára-raios. Do interruptor tripolar, os condutores primários iriam ter aos transformadores, onde, cada um era munido de um interruptor primário. Dos três transformadores dois forneciam corrente de 150 ampères cada um, e o terceiro 300 ampères, perfazendo assim a intensidade eficaz de 600 ampères para a utilização no serviço de estrada.

A linha aérea de transmissão era constituída por dois fios de cobre, correndo acima dos trilhos a uma altura de 4 m a 5 m.

Sendo duas fases da corrente transmitidas pelos fios aéreos e uma pelos trilhos, os circuitos parciais se fechavam pelo contato da locomotiva com os trilhos e pelos contatos dos dois troles com os dois fios aéreos.

28) Almanaque histórico da Cidade do Rio de Janeiro — 1901 — Anuário Fluminense.

Bonde da Estrada de Ferro Corcovado chegando ao alto (foto de Carlheinz Hahmann) — 1947
Tram of the Corcovado Railway arriving the top of the Hill

Rio de Janeiro (foto de Carlheinz Hahmann) — 1947

O material rodante como acima dissemos, se compunha de três locomotivas elétricas, três carros de passageiros e um vagão para carga e serviço de lastro Os carros e

o vagão eram os mesmos que faziam o serviço com a tração a vapor, mas inteiramente renovados. A lotação dos carros era de 66 passageiros sentados; o peso do carro vazio era de 4,5 t e da locomotiva 15,5 t. As locomotivas eram munidas de dois motores elétricos de 155 cavalos cada um, dois freios a mão, um freio elétrico e um freio automático, que funcionava por excesso de velocidade. Traziam suspenso por baixo uma tenalha que abraçava os rebordos da cremalheira e garantia contra saltos verticais e descarrilamentos.

As locomotivas foram construídas nas oficinas da Derlikon que forneceu todo o material e mandou um engenheiro para dirigir as obras de eletrificação. As condições técnicas da linha eram as seguintes:

Extensão da linha: 3.824 m;
Extensão em alinhamento reto: 1.157 m;
Extensão em curvas: 2.667 m;
Raio mínimo: 120,076 m.

Auto-ônibus ao lado do Jóquei Clube — Rio de Janeiro — 1923
Bus in front of the Jockey Club in Rio de Janeiro City

A rampa máxima era de 33% empregada em pequena extensão no trecho de Paineiras ao Alto do Corcovado.

Os pontos de parada eram estes, a partir de Cosme Velho:

Estação	Distância	Altitude
Cosme Velho	0,00 km	38,8 m
Morro do Inglês	0,700 km	141,2 m
Silvestre	1,260 km	254,6 m
Paineiras	2,750 km	465,0 m
Corcovado	3,824 km	667,8 m

22.3 Fim do contrato/Renovação do material

O contrato com a Light findava em 1970, tanto para os serviços urbanos como para

a estrada de ferro do Corcovado. Era previsto que este serviço passaria, ao extinguir o contrato, para o governo do Estado, sem compensação, no dia 8 de janeiro

A Light cedeu os serviços de bondes ao governo em 1964, como vimos, mas continuou a manter os serviços da estrada de ferro do Corcovado até terminar o seu contrato e concessão. O governo não pretendia manter o serviço, porém como a Light não se interessasse mais pela renovação do contrato, e não foi encontrada outra compa-

Onibus duplo "Imperiais" da Viação Excelsior — 1927
Double-deck bus from Viação Excelsior in Rio

Av. Rio Branco — Biblioteca Nacional — Ve-se um dos ônibus eletricos movidos a baterias (Biblioteca Mário de Andrade em São Paulo) — 6-1925
Rio Branco avenue and National Library. We can see one of the electric bue (battery)

nhia interessada, estudou-se outra forma, enquanto o serviço permaneceu paralisado a partir de 8 de janeiro de 1970. Finalmente se resolveu que o governo do então Estado da Guanabara passasse a operar a linha e a 19 de abril de 1970 foi reiniciado o tráfego.

Em vista de um acidente sem maiores consequências, em 17 de dezembro de 1971 (aliás o primeiro desde a inauguração) em razão do mau estado de conservação do material, foi resolvido modernizar o equipamento.

Foram encomendados à firma suíça SLM/BBC sete novos carros para cremalheira, sendo quatro carros motores e três de reboque, com comandos acoplados ao carro motor. Os novos carros foram encomendados em 1976 e os serviços foram suspensos para reconstrução da linha, a fim de receber os novos veículos.

As características dos novos bondes eram estas:

Comprimento: 24,5 m;
Largura: 2,654 m;
Peso-carro motor: 19 t;
Peso-carro reboque: 17,8 t;
Lotação — carro motor: 58 passageiros;
Lotação — carro reboque: 63 passageiros;
Velocidade na subida: 15 km/h;
Velocidade na descida: 12 km/h;
Motores: 2 x 120 kW;
Sistema elétrico 900 V três fases: 60 Hz.

O sistema foi reaberto ao público com os novos carros em 9 de março de 1979 custando a passagem Cr$ 40,00. A viagem levava 16 min subindo e 19 min descendo. A estação intermediária em Silvestre não foi mais usada, uma vez que só servia como baldeação entre os bondes da Cia. Ferro-Carril Carioca (Sta. Tereza) e o trem. Como já vimos anteriormente, esse trecho da linha de bondes foi suspenso por desabamento de morro, em 1976, não se tendo até hoje previsão de reinício.

23. Caminho aéreo do Pão de Açúcar

Este sistema de transporte coletivo se tornou uma glória para a engenharia brasileira, produto do braço e capital nacional.

O ministro argentino Enrique Moreno já sugeria, no século XIX, a criação de um monumento a Cristóvão Colombo, no alto do Pão de Açúcar. Não foi avante a idéia, por motivos óbvios, mas em princípio de 1909 é requerida a autorização para a construção de um caminho aéreo entre a antiga Escola Militar da Praia Vermelha e o Alto do Morro da Urca "com ramais para o pico do Pão de Açúcar e a chapada do morro da Babilônia". Eram seus incentivadores o eng. Augusto Ferreira Ramos, o comendador Fridolino Cardoso e o capitalista Manoel Antonio Galvão, além de outros incorporadores. A autorização para a construção dessa bela obra veio pelo decreto n.° 1.260 de 29 de maio de 1909, e em 30 de julho é assinado com o prefeito Serzedelo Corrêa o respectivo contrato.

Contando com a incredulidade geral são iniciadas as obras, sob a direção técnica do eng. Frederico Augusto Silva, obras essas bastante penosas, pois cerca de 4 mil t de material tiveram que ser transportadas em guindastes.

O primeiro trecho, entre o morro da Babilônia e a Urca, com 575 m, foi inaugurado em 27 de outubro de 1912. O segundo, distante 800 m, foi inaugurado oficialmente a 18 de janeiro de 1913, entre a Urca e o Alto do Pão de Açúcar, a 395 m de altitude. Só no dia seguinte ficou franqueada ao público a bela obra, grande motivo turístico da "cidade maravilhosa".

Os carros que eram suspensos por dois cabos paralelos tinham lotação de 15 passageiros e a viagem dividida em duas etapas distintas: da Praia Vermelha à Urca, onde há baldeação para outro veículo e entre a Urca e o pico do Pão de Açúcar.

Caminho aéreo do Pão de Açucar (Postal na Biblioteca Mario de Andrade, São Paulo) — 1913
Aerial funicular of Pão de Açucar in Rio de Janeiro

Bondinho aéreo do Pão de Açucar — Rio de Janeiro — 1968
Aerial tram of Pão de Açucar in Rio de Janeiro

Dali tem-se uma vista soberba, com visão da praia de Copacabana e praias do Sul, o Oceano e suas ilhas, a barra da baía e os fortes; ao longe Niterói; o centro da cidade e, ao fundo a Serra dos Órgãos, Flamengo, Botafogo e Serra Carioca.

Em 31 de outubro de 1927, a Companhia do Caminho Aéreo do Pão de Açúcar dirigiu um requerimento ao Conselho Municipal, solicitando renovação da concessão de que gozava na exploração da linha por mais 30 anos. O presidente da comissão de

Trólebus — Rio de Janeiro — 1965

Trólebus — Rio de Janeiro — 1965

orçamento, em vista da empresa alegar precariedade de situação financeira, como base para uma prorrogação de contrato, pediu os balanços da companhia de 1909 a 1926. Alberto Silvares manifestou-se favorável ao pedido mas limitando o prazo a 20 anos.

24. Plano inclinado do Outeiro da Glória

Em 1943, a pedido da Imperial Irmandade N. Senhora da Glória do Outeiro, a prefeitura municipal inicia as obras de construção de um novo sistema de elevadores na cidade do Rio de Janeiro. Tratava-se de um plano inclinado, para servir ao Outeiro da Glória, com 57 m de extensão, 50% de inclinação e 29 m de altura. A obra custou na época Cr$ 537.000,00.

Foi inaugurada em 20 de janeiro de 1944 e servia aos moradores das ladeiras da Glória e do Outeiro e também como atração turística, já que no alto da Glória tem-se uma das mais belas vistas da baía de Guanabara.

Durante 22 anos o plano inclinado funcionou sem maiores problemas, administrado em conjunto pela prefeitura do Rio de Janeiro e pela Irmandade. Mas em 1966, após uma missa assistida por centenas de colegiais um dos cabos rompeu, deixando uma vítima fatal.

O prefeito Negrão de Lima mandou efetuar uma grande reforma e os carros voltaram a funcionar. Sem gerar lucros o sistema foi sendo abandonado aos poucos e, sem qualquer aviso para os usuários, deixou de funcionar em 1970.

Devido à insistência da Imperial Irmandade o governo se dispôs, novamente, a reformar o plano inclinado, o que foi feito em 1974 pelo governo do Estado, a cuja frente se achava Antonio de Pádua Chagas Freitas. Gastou-se nessa reforma Cr$ 270.000,00 e o governo ficou, a partir de então, responsável pela administração do plano inclinado.

Um dia, no ano de 1978, novamente sem prévio aviso, os bondinhos pararam, os portões foram fechados com cadeados e os funcionários desapareceram.

E lá permaneceram parados os bondinhos, tornando-se abrigo de desocupados, como todo o lugar abandonado, tomados de assalto por que não tem onde morar.

25. Trólebus

Como a maioria das capitais brasileiras o Rio de Janeiro tentou lançar mão do trólebus como substituto do bonde, que estava condenado, por motivos já sobejamente conhecidos. Foram iniciados os estudos para sua implantação, em 1955, havendo muita polêmica sobre o assunto.

Foram encomendados no Exterior, importados da Itália, 200 veículos da General Electric/Milano, que aqui chegaram em fins de 1958. Ao serem desembarcados no cais do Rio, um deles, por defeito de amarração no guindaste caiu ao mar e nunca foi recuperado, o que reduziu a frota inicial (e final) para 199.

Por ainda não estarem prontas as linhas e pela morosidade dos serviços de instalação os trólebus ficaram durante três anos no cais, sofrendo o efeito das intempéries, praticamente abandonados. (Note-se que representavam um capital de Cr$ 35 milhões velhos.)

Era prefeito em 1958 J. S. de Sá Freire Alvim, que autorizou a instalação das seguintes linhas:

Denominação das linhas	Extensão em km (ida e volta)
1 — E. Braga — Rui Barbosa	8,5 km
2 — E. Braga — Urca	10 km
3 — E. Braga — Leme	9,2 km
4 — E. Braga — Serz. Corrêa	9 km
5 — Passeio — B. Peixoto	7,2 km

6 — Almirante Barroso — B. Peixoto	8,4 km
7 — E. Braga — Gen. Osório (via Túnel Novo)	12 km
8 — Passeio — Largo dos Leões	13,2 km
9 — Almirante Barroso — Ipanema	12 km
10 — Passeio — Leblon	12,5 km
11 — Almirante Barroso — Gávea	12,5 km
12 — Passeio — General Osório	4,2 km
13 — E. Braga — Cosme Velho	6,2 km
14 — Leme — General Osório	4,8 km
15 — Passeio — Ipanema (Via Lagoa)	17,7 km
16 — Passeio — Ipanema (Via Copacabana)	18 km
17 — E. Braga — Gen. Osório (via Túnel Velho)	11,7 km
18 — Cascadura — Taquara	8,8 km
19 — Cosme Velho — Leblon (zona Sul)	26,5 km
20 — Méier — Penha (V. Fazenda)	26,6 km
21 — Cascadura — Freguesia	6,4 km
22 — V. Fazenda — Madureira	14,2 km
23 — Méier — Madureira	17,4 km

25.1 Inauguração e Fim

Com muito custo é terminada a instalação da rede aérea, e após os novos veículos serem obrigados a passar por uma reforma em vista do tempo em que ficaram no cais, no dia 31 de agosto de 1962 o governador do então Estado da Guanabara, Carlos Lacerda, em companhia de Juracy Magalhães inaugura a primeira linha de ônibus elétrico do Rio de Janeiro. O primeiro veículo foi da Esplanada do Castelo ao Morro da Viúva.

Na ocasião, o governador informou que o Estado explorava o serviço a título precário, por não ter ainda a Assembléia Legislativa aprovado a lei que criava a respectiva companhia administradora.

Os trólebus iniciaram a operação comercial no dia 3 de setembro de 1962 cobrando-se Cr$ 10,00 (velhos) por passagem, sendo que estes trólebus paulatinamente substituíram os bondes na zona Sul.

Em 1.° de setembro o governador assina decreto constituindo a Comissão Organizadora da Companhia de Transportes Coletivos e em 17 de setembro, apesar de tenaz oposição do líder do PTB, a Assembléia Legislativa aprova o substitutivo de Gonzaga da Gama ao projeto de lei que cria a Companhia de Transportes Coletivos, para dirigir o serviço de ônibus elétricos e bondes da Guanabara.

Surgem então os primeiros problemas, começando pela dificuldade de reposição de peças danificadas. Dentre os principais problemas de operação, citavam-se o fornecimento irregular de energia elétrica e na época das chuvas o mau funcionamento do sistema, já que os componentes elétricos dos veículos eram afetados pela água.

A fixação do fio trole era feita segundo o sistema flexível (italiano) que não permitia alta velocidade dos veículos, havendo normalmente o desligamento das alavancas, quando não eram dirigidos adequadamente. (O mesmo caso que acontecia em Niterói, Campos e Salvador, e note-se que há dez anos se sentia esse problema em Niterói...) Vê-se que a instalação não foi precedida por adequados estudos de viabilidade técnico-econômica.

Em 2 de março de 1963, os bondes de Copacabana e Ipanema foram retirados do tráfego e em seu lugar, a partir do dia 5, começam a trafegar trólebus em três novas linhas, que ligariam a Esplanada do Castelo à Zona Sul. Permaneceram em tráfego somente os bondes para o Leblon, passando por Botafogo e Jóquei Clube.

Previam-se partidas dos trólebus de dez em dez minutos do centro da cidade para Peixoto e praça Serzedelo Corrêa em Copacabana e São João Batista em Botafogo. Circulariam 34 trólebus, cobrando Cr$ 20,00 por passageiro.

Rua Marechal Floriano Peixoto, vendo-se um dos primeiros bondes elétricos — Rio de Janeiro — 18-12-1906
Marshal Floriano Peixoto street and one of the first electric trams

Viaduto sobre a EFCB em Engenho Novo (arquivo Rio Light) — 1907
Viaduct over the lines of Central of Brasil Railway in Engenho Novo

Estando afastado o perigo do retorno dos bondes, tratou-se de afastar o dos trólebus e o sistema começou a ser desativado em 1966 e em abril de 1971 foi o serviço completamente erradicado, quando só existiam 60 veículos em tráfego. A extensão da rede chegou a 277 km.

Em 1963, um estudo da CMTC de São Paulo mostrava que seus ônibus diesel apresentavam um déficit de operação da ordem de Cr$ 36,00 por quilômetro percorrido. Os bondes, um déficit de operação da ordem de Cr$ 30,00 por quilômetro percorrido. Em compensação o trólebus dava um **superávit** na operação da ordem de Cr$ 11,00 por quilômetro percorrido. Mesmo assim, acabou-se com os bondes, acabou-se com os trólebus e aumentaram as frotas de ônibus a diesel...

Um grupo de trabalho interministerial, em seu relatório apresentado em 6 de junho de 1977, acrescenta o seguinte sobre a desativação dos vários sistemas de trólebus nas cidades brasileiras, na década de 60:

"As razões desse fato foram várias: excessiva preocupação com os investimentos iniciais elevados; pressões da indústria automobilística e petrolífera; falta de planejamento; abandono de conservação e incapacidade financeira para recomposição do sistema". Dentre esses fatores, os graves problemas de congestionamento nas grandes cidades, decorrentes da expansão do uso do transporte individual, parece ter sido o fator determinante para o seu abandono prematuro. Estas razões, por seu turno, não foram muito diferentes daqueles que determinaram a supressão do bonde, que, do ponto de vista da racionalidade e de suporte de densidades intermediárias de demanda é sensivelmente mais adequado que o transporte individual e mesmo coletivo de pequena capacidade. [29]

Bondinho aéreo do Pão de Açúcar — 1921
Pão de Açucar aerial tram

29) Relatório do Grupo de Trabalho Interministerial criado pela portaria n.º 55/MT de 28 de janeiro de 1977.

SACRAMENTO

Unidade da Federação: Minas Gerais
Latitude: 19° 51' 56" S — **Longitude:** 47° 26' 35" W
Altitude: 800 m — **Área:** 4 206 km²

1. Localização e história

A cidade de Sacramento situa-se na zona do Alto Parnaíba, em território montanhoso, distando da capital do Estado, em linha reta, 370 km.

Em 1809, ocupa a região o sargento-mor Eustáquio da Silva Oliveira e ali organiza sítios e fazenda de criação de gado.

A 24 de agosto de 1820, o cônego Hermógenes Cassimiro de Araujo Brunsvique, amigo e companheiro do major Eustáquio, levanta à margem esquerda do ribeirão Borá uma capela em homenagem ao Santíssimo Sacramento. Esse ato criou a freguesia do Sacramento no distrito de Nossa Senhora do Desterro de Desemboque.

A freguesia de Sacramento foi oficializada em 3 de julho de 1857 e em 13 de setembro de 1870 é criado o município de Sacramento, pela lei provincial n.° 1 637, desmembrando o território do município de Uberaba. A 6 de novembro de 1871, com grande alegria do povo, é instalada a vila do Sacramento e enfim em 1876 passa a ser cidade.

Como se pode ver o seu crescimento foi rápido. Em seu fértil solo a agricultura pôde ser desenvolvida com a plantação de arroz, café, milho, feijão, e a pecuária teve também bastante força na expansão do município.

2. Bondes

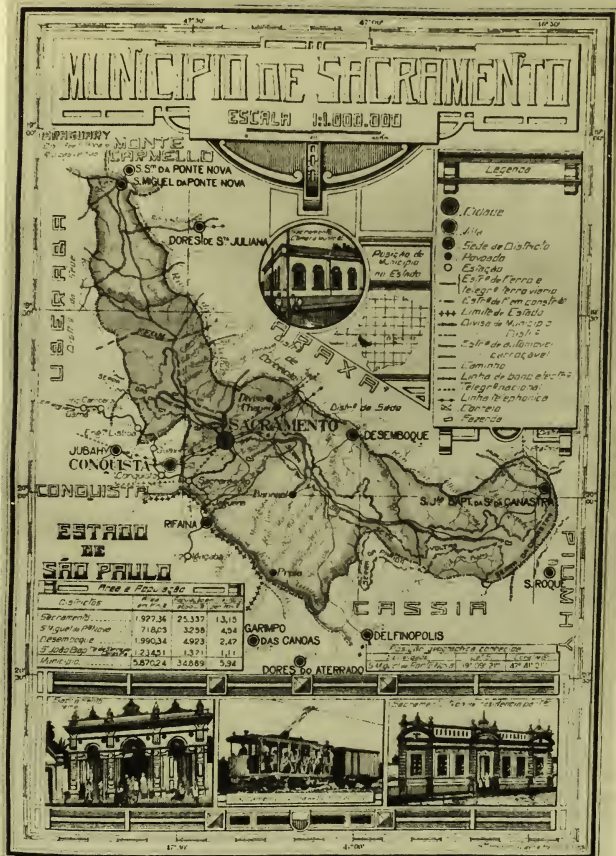
Em maio de 1909, o eng. Joaquim Carrão começou os estudos para uma via de carris elétricos ligando a cidade de Sacramento à estação de Conquista, da Estrada de Ferro Mogiana. Em seguida apresentou seu projeto à câmara municipal, que pediu o apoio do governo do Estado àquela progressista idéia. Foi elaborada a lei n.° 141, de 14 de maio, que estabelecia bases para o levantamento de capitais para a linha de bondes, força e luz para a cidade.

Em seu artigo 2.° dizia a citada lei o seguinte: "Aplicar-se-á o empréstimo à instalação de força para impulsão industrial e luz publica e particular da cidade e do distrito de Conquista e à construção de uma via de transporte a tração elétrica partindo desta cidade à estação de Conquista da linha Mogiana".

Em dezembro de 1910 foi aceita a proposta da Casa Bromberg e Cia. do Rio de Janeiro "para a construção de uma **estrada de ferro** a tração elétrica, ligando esta cidade à estação na linha Mogiana"; o preço estipulado foi de 590:000$000.

Em março de 1911 é deferido pelo ministro da Viação o requerimento da câmara municipal de Sacramento, que pedia autorização do governo "para a Cia. Mogiana fazer a locação da estrada elétrica entre as cidades de Conquista e Sacramento". O projeto inicial que previa o ponto final na estação de Conquista tinha 19,2 km e a bitola seria de 1 m.

Estavam à testa dos serviços o eng. mecânico Carlos K. Kovrsa e Herich Von Ockel, que anunciavam em julho de 1911 já ter 7 km de linha preparada. Um jornal da época estampa este comentário que diz bem da importância do bonde no progresso das cidades:

Commissão Mineira do Centenario - Bello Horizonte · IV · 1924 · Direitos Reservados · Impr. na Lith. Hartmann · Juiz de Fóra

"Sacramento: continuam ininterruptos os trabalhos de construção da estrada de ferro elétrica destinada às comunicações desta cidade com a estação de Conquista, na estrada de ferro Mogiana. Em vista do melhoramento que se espera, destinado a facilitar o comércio entre esta cidade e os outros centros de atividade, aqui tem crescido sensivelmente o numero de edifícios novos". [1]

Em janeiro de 1913, a câmara municipal estabeleceu os preços das passagens nos primeiros 14,5 km a serem inaugurados em breve. Eram esses:

Estação Sacramento à cidade — 1.ª classe 3$000
Estação Sacramento à cidade — 1.ª classe 1$500 (criança até dez anos)
Ida e Volta — 1.ª classe 5$000
Ida e Volta — 1.ª classe 2$500 (criança)
Estação Sacramento à cidade — 2.ª classe 2$000
Estação Sacramento à cidade — 2.ª classe 1$200 (criança)
Ida e Volta — 2.ª classe 3$500
Ida e Volta — 2.ª classe 2$000 (criança)

(Note-se que a estação de Sacramento acima referida era de Conquista, pois se situava no município de Sacramento.)

A especificação proibia ainda aos passageiros conduzirem consigo malas ou volumes que tomassem lugar, os quais deveriam ser enviados em carros de bagagem. (Mas de início a companhia não possuía nem carros de segunda classe e nem carros de bagagem.)

3. Inauguração

Em vista de inumeros descarrilamentos nas viagens de experiências foram reformados 4 km de linhas em maio de 1913, tendo sido recomeçado o assentamento de trilhos no trecho restante para conclusão da estrada. Em princípios de setembro de 1913, a empresa colocou um bonde sem cobrança de passagens, a título de experiência, em 5 km de linha.

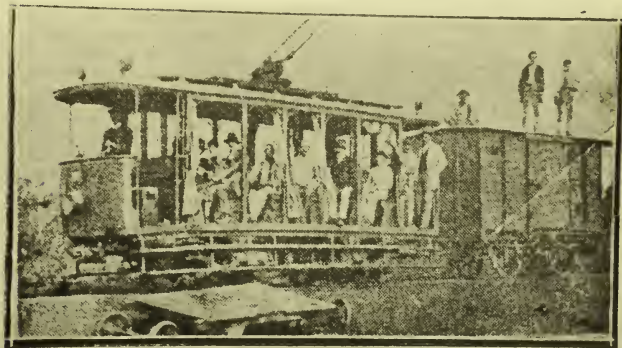
O assentamento dos trilhos ficou terminado em 1.º de novembro de 1913, faltando apenas a instalação do cabo condutor de corrente elétrica em um trecho da linha para iniciarem o tráfego dos novos bondes.

Finalmente, no dia 15 de novembro de 1913, ao mesmo tempo que se festejava a data da Proclamação da República, era inaugurada a nova linha de bondes elétricos. Às 8 h um dos bondes rebocando dois carros-reboque abertos e conduzindo Mauff, o engenheiro da empresa Bromberg & Cia., e muitas pessoas de destaque foi até a estação de Sacramento da linha Mogiana, para aguardar ali o desembarque do coronel José Afonso, agente executivo do município que regressava de uma viagem a Uberaba. Uma banda de musica que acompanhou os manifestantes executou o Hino Nacional à chegada dos bondes. A gare da empresa em Sacramento se achava enfeitada de flores e ramos de palmeiras, tendo de cada lado as bandeiras nacional e alemã entrelaçadas.

Logo após a entrada do bonde na estação tomou a palavra o major Francisco Mota, que saudou o coronel Afonso, a câmara municipal e a Casa Bromberg, construtora da nova estrada. Por fim falou José Bathias Borges, congratulando-se com o povo pelo concurso que prestou na realização desse melhoramento empreendido pela câmara.

Na direção do serviço tranviário e na superintendência de transporte se achava o eng. T. H. Douglass. A usina elétrica tinha uma força de 600 kW, fornecidos por duas turbinas centrífugas da firma "Voith". Essas turbinas eram ligadas diretamente a dois

1) O Estado de S. Paulo — Agosto de 1911

geradores monofásicos de 200 kV cada um, sendo os bondes alimentados por um potencial de 675 V monofásico. Cada bonde estava munido de dois motores de repulsão de 60 cavalos cada um. A linha alimentadora dos bondes recebia 675 V, fornecidos por diversos transformadores repartidos na linha; esses transformadores recebiam 10.500 V e os transformava a 675 V, cada um com força de 50 kV.

SACRAMENTO — Um bonde de passageiros rebocando um wagão com 5.000 kilos.

Minas Gerais em 1925 (Biblioteca pública Mario de Andrade — São Paulo) Sacramento
A passenger tram, towing a 5 mil kg wagon in Sacramento

Com o serviço pronto e inaugurado faltava ainda a solenidade de entrega do serviço à municipalidade, a quem caberia o trabalho de o administrar. Marcou-se para esse evento a data de 15 de junho de 1914, porém por não terem chegado os engenheiros que a câmara municipal havia solicitado ao governo estadual, e que faziam parte da comissão encarregada de examinar os serviços executados, a data foi adiada.

Foi somente em 8 de julho que chegou de Uberaba Silvério Bernardes, membro da comissão acima referida. Dando desempenho de sua incumbência foi iniciado o trabalho, com vistoria nas obras de instalações elétricas na estação de bondes.

Às 13,20 h a comissão seguiu para a usina geradora de energia, sendo acompanhada por José Afonso de Almeida e Tancredo França, agentes executivos municipais de Sacramento e Conquista. Seguiram também José Martins Borges, Lúcio Prado Sobrinho, Miguel Borges Jr. e João Júlio, vereadores, e Krugger e J. Vallim, da Empresa Elétrica Bromberg & Cia. Tomaram também lugar no carro elétrico especial Americo Alves, o prof. Vaz Júnior, Francisco Malta, Levino Borges e Itagyba de Castro. Às 13,45 h os engenheiros examinaram todas as suas obras e instalações elétricas, regressando às 15,45 h.

Em 9 de julho de 1914, a Comissão Examinadora dos Serviços da Empresa Elétrica concluiu os seus trabalhos e deu o parecer sobre o mesmo, declarando que as obras hidráulicas, a usina geradora, a linha de transmissão e a rede de distribuição de luz "satisfaziam às exigências do contrato de 1910".

4. Bondes movidos a bois

Caso digno de nota, aconteceu em 4 de junho de 1915. Nesse dia, por queima do motor gerador da usina de força, os bondes ficaram sem força para trafegar. Em vista da dificuldade oriunda da guerra, iniciada em 1914, e do material ser de origem alemã, tornou-se difícil o recondicionamento do citado motor.

A solução que a empresa encontrou para não interromper os serviços, principalmente de carga, foi colocar juntas de bois tracionando os bondes, nos 14,5 km entre a cidade e a estação. Pode-se imaginar o tempo que levavam os bondes entre os dois pontos!

E isso se prolongaria por mais alguns meses, não fosse o acontecimento de um grave acidente com um veículo de carga no dia 16 de junho. Era um vagão de mercadorias, que transportava também algumas pessoas e ao passar por um terreno inclinado tombou alguns metros adiante ferindo vários passageiros.

O povo já apelidava os bondes de "bondes elétricos movidos a bois". Em vista do acidente acima a empresa, pressionada por protestos do povo e governo, providenciou o conserto necessário.

Assim, no dia 18 de junho, chega a Sacramento o eletricista Edward Ribi, que tratou de fazer o reparo de que careciam os motores. No dia 20 era concluído o trabalho e os bondes voltaram a circular com a tração elétrica, para alegria dos usuários.

Em meados da terceira década deste século a linha deixou de funcionar.

A VANTAGEM QUE OS PASSES DÃO...

LUZ
Light
FORÇA
RIO

PASSES

PORTO ALEGRE

BELEM - PARA

RECIFE

NITEROI

Companhia F. C. Villa Isabel

O Réis 100 82042

Roga-se ao passageiro guardar este bilhete durante a viagem e mostral-o ao fiscal quando este pedir.

RIO DE JANEIRO

SALVADOR

RIO DE JANEIRO

35247

SALVADOR

RIO DE JANEIRO

E. F. C. Além Parahyba

SERIE C Propriedade de

TARANTO, MARTINS & COUTO

100 rs. Passagem n. 993

MINAS GERAIS

RIO DE JANEIRO

Coleção de Alfredo Spinelli - Buenos Aires - Argentina

SALVADOR

Unidade da Federação: Bahia
Latitude: 12° 55' 34" S
Altitude: 2,76 a 119,9 m

Longitude: 38° 31' 12" W
Área: 760 km²

1. Localização e história

O município de Salvador situa-se na zona fisiográfica do recôncavo, ao extremo leste do Estado, aproximadamente no terço norte da costa.

A notícia que se tem de Salvador vem da época do descobrimento do Brasil, quando três naus foram aparelhadas por D. Manuel, assim que soube da descoberta, e estas vieram rumo à nova terra, onde a expedição, em 1.° de novembro de 1501, encontrou uma baía ampla, cheia de ilhas e muitos habitantes, que recebeu a denominação de Bahia de Todos os Santos. Aí assentaram um marco de pedra no extremo Sul do promontório, no lugar onde hoje se acha a fortaleza e o farol de Santo Antônio da Barra.

Diogo Álvares, o "Caramuru", naufragando por volta de 1510 ou 1511 ali viveu entre os gentios, tendo inclusive casado com a índia Paraguaçu, de quem teve vários filhos.

Após uma malograda colonização, quando aquelas terras foram doadas a Francisco Pereira Coutinho, em 1535, que pereceu nas mãos dos silvícolas, D. João III achou de situar a sede do governo em lugar apropriado, o que fez resgatando a Baía de Todos os Santos para nela instalar a sede do governo geral. Por alvará de 7 de janeiro de 1549 foi providenciada a construção de um forte e em 1.° de fevereiro de 1549 parte de Lisboa uma grande frota, transportando cerca de mil pessoas, inclusive Tomé de Souza, o primeiro governador geral do Brasil, e aqui chegaram em 31 de março.

O desembarque de Tomé de Souza é que assinala o marco inicial da história de Salvador. Em agosto, já existiam perto de 100 casas e começava-se a plantar cana-de-açúcar. Duarte da Costa sucede a Tomé de Souza em 1553 e institui o brasão de armas da cidade. O povoado, durante vários anos, sofreu assédio de corsários ingleses, holandeses e franceses. O pior deles aconteceu entre 1624 e 1625.

Por alvará de 22 de março de 1646, D. João IV concede aos cidadãos de Salvador os mesmos privilégios com que galardoara a cidade do porto.

Em 1763 a cidade perde a sua condição de capital da colônia, que seria transferida para o Rio de Janeiro, em vista desta estar mais próxima das minas e possuir um porto estratégico sobre o Sul. Não se abalou a cidade com a perda do título de capital, continuando a progredir aceleradamente. Em 1785 ergue-se o primeiro teatro da cidade — a Ópera Velha — situado na rua da Saldanha.

Em 22 de janeiro de 1808 desembarca em Salvador D. João VI e sua comitiva, que fugia da invasão francesa em seus territórios. Durante sua permanência na Bahia assina a carta de 28 de janeiro, que declara abertos os portos do Brasil às nações amigas. Essa permanência do Regente em Salvador promoveu grande progresso na cidade, com a criação da Escola de Cirurgia, instalação de uma fábrica de vidros, a fundação da primeira companhia de seguros no Brasil, além de vários melhoramentos na cidade.

A 6 de julho de 1829 é inaugurado o serviço de iluminação pública, com lampeões alimentados a azeite de baleia na cidade baixa. Em 7 de janeiro de 1852, são inaugurados 21 chafarizes, alguns de bronze e mármore, para regularizar o abastecimento de água. Em 1860 é inaugurado o primeiro trecho da Estrada de Ferro Bahia ao São Francisco e a 10 de maio de 1862 é inaugurada a iluminação a gás carbônico.

2. Transporte coletivo

A lei n.° 223, de 3 de maio de 1845 concedeu privilégio por dez anos a quem quisesse estabelecer uma companhia de ônibus ou gôndolas como eram então conhecidos esses veículos (espécie de diligências puxadas por quatro animais). Foi efetuada a concessão somente seis anos depois e o serviço começou em duas linhas: uma da cidade alta até a Barra e outra das Pedreiras até o Bonfim. Era seu concessionário Rafael Ariani, um austríaco, leiloeiro e muito empreendedor.

Nos conta Manuel Quirino que "devido às irregularidades na condução o povo ridicularizou-as em versos:

> Subi na torre
> P'ra comer pitomba.
> Jogando os caroços
> Na maxambomba
> Ande mais depressa
> Senhor condutor
> Isto é maxambomba
> Não é vapor" (1)

Apelidaram as gôndolas de "maxambombas", nome que em várias cidades do Brasil eram chamadas as pequenas locomotivas geralmente de uso urbano. Vê-se que os versos surgiram após o advento do trem a vapor, ao que parece.

Mas assim mesmo, apesar do progresso, por longo tempo as senhoras evitavam tomar as gôndolas, talvez por não condizerem com sua condição de donas de casa. Dizem que a condessa de Barral foi a primeira mulher a quebrar o tabu e se serviu desse meio de transporte, inclusive fazendo propaganda entre pessoas de sua amizade, tendo assim vencido aquela resistência.

É verdade que nas gôndolas só tinham ingresso "pessoas decentemente vestidas e de cartola". (2) Diziam ser elegantes essas gôndolas, uma cópia melhorada das inventadas pelo eng. George Shiliber, em Paris, por volta de 1829. Sobre um dos quatro animasi que a puxava ia sentado o cocheiro e o preço da passagem era de uma pataca (320 réis).

Aliás, seria esse mesmo Rafael Ariani que, em 1866 inaugurava no trecho da Munganga (coqueiros de Água dos Meninos) até a baixa do Bonfim, um serviço de diligências sobre trilhos na distância de 3 km. Ariani constituiu uma sociedade com Nicolau Carneiro da Rocha e Paulo Pereira Monteiro. Posteriormente a eles se juntou João Inácio de Azevedo, formando a firma "Monteiro, Carneiro & Azevedo", que depois incorporou-se à primeira companhia de bondes sob o nome de "Veículos Econômicos".

3. Companhia de Transportes Urbanos

Por lei n.° 941 de 18 de março de 1864 é aprovada a concessão dos serviços de carga e passageiros entre a cidade alta e baixa. Essa concessão é em seguida transferida ao negociante Antonio Francisco de Lacerda que resolve instalar também um elevador entre as duas partes da cidade. Para isso é assinado o decreto n.° 1 723 de 29 de junho de 1869 que "autoriza o governo a conceder a Antonio de Lacerda isenção de direitos para os materiais e objetos necessários à empresa de que é concessionário".

Para esse fim foi importado da Inglaterra um aparelhamento chamado "Hoirting Machinery" pelo qual "a empresa de trilhos urbanos incumbiu-se de facilitar a subida e descida da rua da Alfândega e praça do Palácio, por meio de perfuração da montanha e maquinismo apropriado". (3)

1) A Bahia de outrora — Manuel Quirino — pág. 123
2) Idem, idem
3) Relatório do Min. da Agricultura para 1873

Os elevadores foram montados, funcionando por um sistema hidráulico e puderam ser inaugurados em 8 de dezembro de 1873 com grandes festas populares. Era um serviço original para a época e muito ajudou, como até hoje continuam ajudando os vários elevadores e planos inclinados em funcionamento à ascensão da cidade baixa para a alta e vice-versa. Os elevadores Lacerda paralisaram seu serviço em julho de 1906 para as obras de eletrificação, podendo o novo sistema ser inaugurado em 20 de janeiro de 1907.

O mesmo concessionário pleiteou também o contrato para a instalação de "uma linha de vagões correndo sobre trilhos e puxados por animais, no trajeto entre a praça do Palácio e a povoação da Barra". Essa companhia, que se chamou "Companhia de Transportes Urbanos", teve seus estatutos aprovados por decreto n.º 6.644 de 31 de julho de 1877. Eram seus diretores o comendador Manoel Gomes Costa, Luiz José Vieira Lima e Francisco Fernandes Mesquita. O capital da nova companhia foi inicialmente de 240:000$000 passando alguns anos depois para 800:000$000.

A 18 de dezembro de 1870 é inaugurado o primeiro trecho entre o largo da Graça e o largo da Piedade. Depois os bondes passaram a descer pela ladeira São Bento e subir pela rua Direita para alcançarem a praça do Palácio. Para descer, deixavam os animais na rua Chile e os veículos desciam a ladeira por força da gravidade até o largo do Teatro onde eram recolocados os "motores" animados. Em 1904 esta empresa foi comprada pela Companhia de Trilhos Centrais.

4. Companhia de Trilhos Centrais

Novo contrato é efetuado em 16 de junho de 1869 com o município, para a instalação de linhas de bondes servindo aos moradores das localidades compreendidas entre Barroquinhas e o Engenho da Conceição, se dirigindo ao Retiro, Soledad e Rio Vermelho. No mesmo contrato a companhia reservou-se o direito de construir ramais para diferentes pontos da cidade. A nova empresa se chamou "Companhia de Trilhos Centrais".

Em 30 de novembro de 1870 são inaugurados os trabalhos de construção de suas linhas em ritmo acelerado, o que possibilitou a solene abertura dos serviços a 1.º de junho de 1871, com o tráfego desde Barroquinha até os Sete Portos.

Os fundadores desta companhia foram Justo e Luciano Ariani, filhos do já falecido e anteriormente citado Rafael Ariani, Francisco Justiniano de Castro Rabelo, Manoel de Souza Machado e Egas Carneiro de Campos.

Em outubro de 1871 a linha estendia-se até a Quinta de São Lázaro fazendo viagens de meia em meia hora. Em 1876 chegou até o Rio Vermelho. A extensão das linhas nessa época era de 6,6 km mais 4,4 km do ramal de Sete Portos ao Sangradouro. A aprovação do seu contrato só foi efetivada pela lei n.º 1.132, de 4 de junho de 1890.

4.1 Unificação

Em 1904 esta companhia encampou a Cia. de Transportes Urbanos ficando com os bondes que ligavam a cidade alta com a de Calçada. Quando se efetuou a encampação suas linhas se estendiam por 30 km até Itapagipe e a companhia possuía dois planos inclinados em funcionamento, um dos quais, o do Pilar, inaugurado em 1897, graças à iniciativa de Antonio Araújo Porto. Estes dois planos inclinados também constituíam um meio de transporte coletivo bem original. Constava de dois bondes sobre trilhos que eram movidos por cabos que se enrolavam em um tambor. Foram projetados e construídos sob a direção de Júlio Brandão.

À encampação da "Transportes Urbanos" pela "Trilhos Centrais" sucedeu-se a fusão em 1905 com a firma Guinle & Cia., os grandes capitalistas brasileiros que movimentavam os portos de Santos e Rio de Janeiro, além da construção de cerca de 95% das instalações de energia elétrica do país, na época, pois também representavam no Brasil grande parte das indústrias estrangeiras nesse ramo.

A "Trilhos Centrais" agora sob nova direção, absorve também a "Companhia Linha Circular", mas continua se chamando "Trilhos Centrais". Daí em diante a sua expansão foi rápida.

4.2 Eletrificação

Em 18 de agosto de 1906 são inauguradas, com todas as solenidades, as obras da linha elétrica para Brotas e Itapoã. Estas ultimas linhas faziam parte da antiga "Companhia Tram-Road de Itapoã" de quem a Trilhos Centrais adquirira a concessão.

A nova empresa ficou com os serviços de bondes que ligavam a cidade alta com a Calçada, com cerca de 30 km de linhas assentadas e as vias que eram trafegadas na cidade alta com cerca de 50 km de extensão, a linha de bondes de Itapagipe, dois planos inclinados e dois elevadores "Otis" (Lacerda e Taboão).

Em 28 de julho de 1908 começa a funcionar o ramal elétrico da Barroquinha a Ponte Nova, e em 17 de novembro de 1909 a extensão até a Mata Escura.

Em princípio de março de 1916, a Cia. Trilhos Centrais pediu à Intendência da capital aprovação da divisão das secções do ramal de Brotas, em vias de ser inaugurada. Seria esta a divisão proposta: 1.ª seção, da praça Rio Branco à Baixa do Sapateiro, 2.ª, daí até o Beco José Felizardo (Pitangueiras), 3.ª, daí até o alto da ladeira do Acupe, estaca 180 e a ultima até o final da linha.

Essa inauguração deu-se em 18 de março de 1916, com o trecho de viação entre a rua Uruguaiana (Boa Vista) e Acupe, ficando a seção desse ramal compreendida entre o Beco do Felizardo e o Acupe. Às 10 horas partiu da praça Duque de Caxias o carro-salão n.º 44, conduzindo o intendente municipal, membros do conselho municipal, direção da companhia, chefe do tráfego, engenheiro fiscal do municipio junto à companhia de viação e representantes de diversos órgãos da imprensa.

Em julho de 1926 esta companhia é encampada pela Companhia Linha Circular, em resolução aprovada pelo conselho municipal e sancionada pelo prefeito.

5. Tram-Road de Nazaré

Em 1876 por decreto n.º 6.107 de 19 de janeiro são aprovados, com várias alterações, os estatutos da "Companhia Tram-Road de Nazaré", que seria inicialmente uma linha de bondes suburbanos, como o nome o diz, mas foi inaugurada como estrada de ferro. O citado decreto concede autorização para o funcionamento. Apesar disso, em 16 de fevereiro de 1878 é assinado novo decreto (o de n.º 10.838), que renova o anterior "autorizando a construção de uma estrada de ferro ligando a cidade de Nazaré ao então Arraial de Onha. A empresa foi organizada pelo médico Alexandre Bittencourt e o eng. João Luiz Pires Lopes.

6. Veículos econômicos

Esta companhia obteve contrato para serviços de carris urbanos em fins de 1868 e em 12 de maio de 1869 inaugura um sistema na parte baixa da cidade, ligando Conceição da Praia até Itapagipe. Entre a cidade e Bonfim a tração era feita por animais e dali em diante por uma pequena locomotiva a vapor. (4)

6.1 Eletrificação

Deve-se à Veiculos Econômicos a iniciativa de eletrificar suas linhas. A bitola adotada foi a padrão de 4 pés e 8 ½ polegadas, ou 1,435 m/m. Os veiculos foram importados da Alemanha da firma Siemens/Schukert Siemens/Halske.

4) Relatório do Min. da Agricultura p/ 1873 — pág. 129

Vieram inicialmente 18 carros, com dez bancos e lotação para 40 passageiros sentados; 18 reboques com sete bancos e 28 lugares; seis carros de serviço (motores) e seis reboques de carga. Foram instalados inicialmente 15 milhas (24,135 km) de linhas. A companhia tinha a concessão para o transporte de passageiros e cargas na parte baixa da cidade.

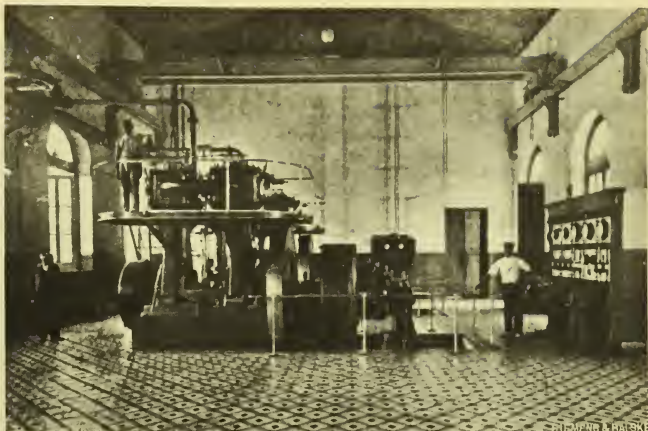
No dia 6 de junho de 1897 é inaugurado festivamente o novo serviço, então só conhecido no Rio de Janeiro (capital federal). Note-se que Salvador foi a segunda cidade no Brasil a receber esse melhoramento, como também a segunda cidade no Brasil a receber os serviços de bondes a tração animal (instalados pela primeira vez no Brasil, no Rio de Janeiro em 26 de março de 1859). A primeira linha elétrica inaugurada foi entre o Comércio e o Itapagipe.

6.2 Bahia Tramway Light and Power

Pouco tempo depois as dificuldades financeiras provocaram a transferência dos bens e concessões para a empresa alemã Siemens, que manteve os serviços por algum tempo, quando em 1906 foi adquirida pela nova empresa então fundada: "Bahia Tramway, Light and Power Companhy", registrada em 1905 em Portland, Maine (Estados Unidos), tendo como diretor o conhecido e discutido Percival Farquhar. Faziam parte da diretoria também F. S. Pearson, T. C. Hall, I. W. Stilwell, Rodney D. Chipp. O capital autorizado foi de US$ 7.500 mil dos quais 2.804.400 foram oferecidos à subscrição pública em 1907 sob a forma de debêntures de primeira hipoteca, resgatáveis no prazo de 50 anos, vencendo juros de 5% ao ano. Parte dessa emissão foi tomada na Inglaterra, além de US$ 695.600 subscritos no Continente. A companhia foi organizada com o objetivo de "adquirir, construir e estender as linhas de tramways e fornecer força e luz elétrica e gás na cidade da Bahia e municípios vizinhos". Era gerente da companhia na Bahia Arthur Wangless.

Primeiro bonde elétrico (foto do arquivo de Aquilino Gonzales Podestá — Buenos Aires) — Salvador 1897
First electric tram in Salvador

Linha Roma-Bonfim (arquivo de Aquilino Gonzales Podestá — Buenos Aires) — Salvador — 1897
Roma-Bonfim line in Salvador

Usina elétrica e estação dos bondes (arquivo de Aquilino Gonzales Podestá — Buenos Aires) — Salvador — 1897
Power house and car house in Salvador

Sala das máquinas na usina elétrica (arquivo Aquilino Gonzales Podestá) — Salvador — 1897
Machine-Hall of the Power house in Salvador

A escritura de venda foi assinada em 28 de outubro de 1907 no cartório do tabelião Pedreira. Entre outras cláusulas da escritura figurava a garantia da "The Trust Company of America" para a negociação de um empréstimo de US$ 7.500 mil para os melhoramentos que a nova companhia pretendia fazer na capital. O valor da venda, constante da escritura, foi de 4.165.836$955.

As linhas eletrificadas inicialmente pela Bahia Tramways, na cidade baixa, foram estas: Itapagipe, Boa Viagem, Calçada e Massaranduba.

6.3 Acomodação

Depois do arranque inicial a Bahia Tramways se acomodou e seus serviços foram pouco a pouco se deteriorando, chegando a ponto de, em 1913, serem encampados pelo intendente municipal. Todos os bens da companhia passaram ao controle e propriedade do município. Apesar disso, também o município não teve capacidade de melhorar o serviço, que continuou em decadência.

Diz um cronista em 1921: "Não modelar o sistema de tramways elétricos que todavia presta ótimos serviços, embora a deficiência do material rodante, nas horas de preamar do movimento, obrigue os passageiros a guindarem-se à tolda dos veículos em tráfego". [5]

Em abril de 1929, o edital da intendência municipal, ato n.º 21 abre concorrência não só para venda dos bens e materiais "adquiridos da companhia encampada pelo município 'The Bahia Tramways, Light and Power Co. Ltd.' como quanto à exploração da viação".

5) Aspectos do Norte — J. Niepce da Silva — 1921 — pág. 5.

Havia as seguintes seções. Do ascensor Lacerda a Roma e de Roma a Ribeira de Itapagipe.

Em 27 de abril de 1929 é recebido um telegrama informando que, por sentença proferida em 25 do mesmo mês, a "Chancery Division" da alta corte de justiça da Grã-Bretanha autoriza os "Trusters" e liquidantes da Brazilian Tramway Light and Power Co. Ltd. e Cia. Eclairage da Bahia, a entrarem em entendimento com o governo da Bahia e a municipalidade de Salvador, nos termos do acordo feito com o governador.

Em seguida o prefeito abriu concorrência pública para vender tudo o que fora encampado. A única licitante a entrar na concorrência foi a Cia. Linha Circular da Bahia, que em 29 de maio de 1929 assina a escritura de transferência do acervo das companhias Light e Eclairage com a municipalidade. O ato foi presidido pelo governador Vidal Soares, com a presença do secretário da Fazenda, do prefeito, do gerente do London Bank, advogado do liquidatário, de Londres, a quem seriam entregues as letras de liquidação.

7. Companhia Locomotora Bahiana

O decreto n.° 5.282 de 19 de maio de 1873 concede à nova companhia autorização para funcionar e aprova os respectivos estatutos. Era uma sociedade anônima, que tinha por fim construir e custear linhas de carris de ferro na cidade "e destinadas ao transporte de passageiros e cargas, de acordo com o privilégio outorgado a favor de Quintino Bocayuva e João Rodrigues Germano, pela lei provincial da Bahia n.° 1.232 de 13 de junho de 1872 e contrato do mesmo mês e ano". A sede da empresa seria no Rio de Janeiro e o prazo de duração do contrato de 50 anos. Não foi avante.

Salvador — 1925

Salvador — 1951

8. Companhia Linha Circular

Em 20 de julho de 1883, por força da lei n.º 2.406 é dada concessão a João Ramos de Queiroz para o estabelecimento de uma nova empresa de carris urbanos: "Companhia Linha Circular" que se propunha fazer trafegar seus veículos na cidade alta. Em 1906, a empresa é adquirida pela Companhia Trilhos Centrais, que sob a direção do grupo Guinle estava progredindo bastante.

Após a inauguração do serviço elétrico na cidade baixa (vide Cia. Veículos Econômicos) é sancionada a lei municipal n.º 330 de 4 de junho de 1898, que autorizava a Cia. Linha Circular a fazer a substituição da tração animal pela elétrica nos transportes coletivos da cidade na parte alta. Porém em vista de várias dificuldades essa eletrificação foi adiada e só se chegou a concretizar em 1906.

Foi instalada em Canela uma usina elétrica provisória, de 350 cavalos, para o serviço de bondes.

A bitola adotada também foi a de 1,435 m mas o material rodante desta feita foi encomendado nos Estados Unidos, da firma J. G. Brill & Cia. de Philadelphia. Os trilhos foram fornecidos pela "United States Steel Products Co". A maquinaria elétrica foi fornecida pela "General Electric Co". e os cabos por "John Roebling Co".

8.1 Material rodante e inauguração

Vieram inicialmente 85 carros de passageiros, com expectativa de se chegar a 150 brevemente. Construiu a companhia uma oficina completa para montagem e reparo dos carros na Graça e três grandes depósitos para os bondes. As oficinas eram aparelhadas com máquinas americanas da "Poole Works Co". e Buffalo Forge Co".

A primeira linha a ver correr o bonde elétrico na cidade alta foi a do Rio Vermelho, no dia 2 de janeiro de 1906. Em 2 de julho é inaugurada com as mesmas solenidades a linha da Barra, a segunda a ser eletrificada.

Em dezembro de 1906, a companhia montou em suas oficinas um carro elétrico contendo no seu interior um motor de indução de 2.300 V, 200 cavalos, ligado diretamente a um dínamo de corrente contínua de 150 kW. Havia mais um quadro de distribuição para esses aparelhos e outros materiais acessórios, formando assim com aquele carro uma subestação rodante-portátil igual às que a General Electric fornecia para auxílio da tração elétrica. Na mesma época é inaugurada a linha da praça Quinze de Novembro ao Alto de São Bento.

Pouco a pouco as atividades da companhia foram progredindo e se estendendo por toda a cidade alta, construindo por volta de 1910 uma bela estação central. Foram eletrificadas em seguida as seguintes linhas: Rio Vermelho-Brotas, Solidade, Santo Antônio, Lapinha, Campo Santo, Nazaré, Calçada.

Enquanto os serviços da Bahia Tramway decaíam, os da Cia. Linha Circular na cidade melhoravam consideravelmente. Data de 1911 a entrada em tráfego do bonde-salão, um veículo de luxo para recepções a altas autoridades em visita à cidade ou inspeções e inaugurações pela diretoria; servia também para casamento, batizados e solenidades. Tinha gabinete reservado, sala e varanda. Apareceram também os carros fúnebres, com "tarimba elegante, penachos, merinos e altar com velas elétricas. Tudo do bom e do melhor, honras lhe sejam feitas". (6)

8.2 Bonde-Assistência

Em 1913 aparece uma curiosidade que só se conhecia igual na cidade do Rio de Janeiro. O bonde-assistência. Foi também iniciativa da Cia. Linha Circular mas possuía os dois tipos de alavanca para poder servir em todas as linhas da cidade, já que umas possuíam alavancas de arco e outras de carretilhas, porém a bitola era a mesma. Eis sua descrição, encontrada em uma revista especializada norte-americana.

"Ambulâncias de todas as espécies e descrições foram colocadas em uso durante muitos anos passados, mas nunca até agora houve a construção de um sistema de transportar pacientes de hospital sobre um bonde em qualquer cidade".

"Essa ambulância foi construída para uma companhia de bondes no Brasil e opera entre os diversos hospitais na cidade da Bahia, visto que esse transporte não pode ser executado pelos métodos ordinários usados para transportar pacientes para o hospital.

"O bonde é dividido em cinco compartimentos, com um quarto para enfermeiros rente ao quarto do hospital e um compartimento de desinfecção ao centro.

"O carro é para ser usado tanto para pacientes com moléstias contagiosas como outros casos, e por essa razão no projeto a sala de desinfecção foi colocada em lugar de fácil acesso e ao mesmo tempo isola o paciente da tripulação do veículo.

"O citado compartimento tem uma largura de 2 pés e 5/8 polegadas. Ele é hermeticamente isolado do resto do carro, com exceção de um buraco, em cada parede transversal, através do qual se processa a fumegação. Esse arranjo torna óbvia a necessidade de tanto os enfermeiros como os médicos entrarem isolados no compartimento do hospital.

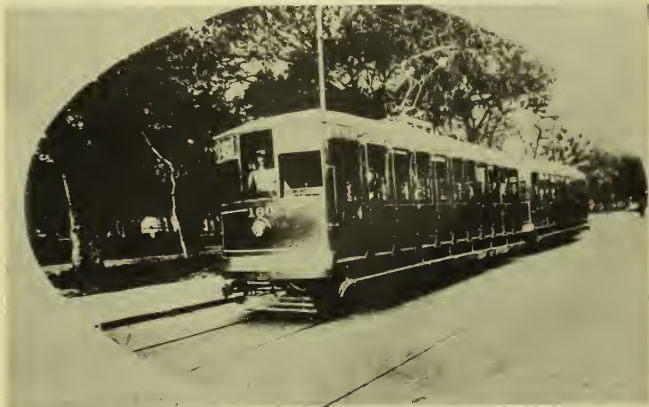
"Os dois maiores compartimentos do bonde mostram as instalações de hospital, cada quarto acomodando duas camas de ferro, com rodilhas de borracha, molas e colchão. As paredes externas dos dois compartimentos são construídas de tal forma que podem ser facilmente abaixadas para permitir a entrada de um paciente numa padiola.

"Quando abaixadas elas formam uma continuação do assoalho do carro e são seguras em posição por tirantes de ferro.

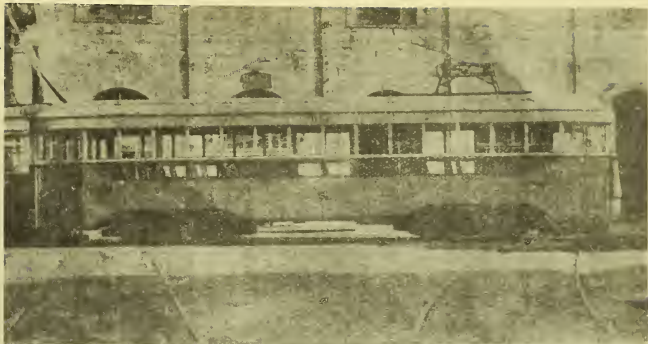
"Cada compartimento é suficientemente iluminado por um arranjo de duas janelas de vidro duplo, com tela de arame, localizadas sobre cada cama e opacas por dentro.

"Um orifício para ventilação de 8 1/4 polegadas de diâmetro é localizado sob cada cama. Este é coberto por um regulador removível, que pode dar a entrada de ar desejada.

6) Quatro Séculos de Viaturas — Carlos Alberto — pág. 77

Bonde-Ambulância — Salvador — 1913
Ambulance car in Salvador

Carro-motor com reboque — Salvador — 1920
Electric tram and trailler

Salvador — 1927

Rua Chile — Salvador — 1950
Chile Street and the trams

Novos bondes construidos em 1949 — Salvador
New trams built in 1949

"Separando o corpo do carro da plataforma há uma parede de aço sem abertura de qualquer espécie, isolando completamente a equipe do carro dos pacientes sofrendo moléstias contagiosas.

"Toda precaução foi tomada pelo projetista para prevenir infecções de qualquer forma e para isso, em vez de usar campainha com corda, é usada campainha elétrica". (7)

Começa e acaba a guerra mundial de 1914/1918 e com isso as companhias que dependiam de importação de material e componentes do Exterior sofreram um forte abalo. A Linha Circular não fugiu à regra. Seus serviços decaíram consideravelmente e começaram os ataques pela imprensa. Em maio de 1920, um jornal dizia que "os bondes da Cia. Guinle, além de serem imundos, são poucos os carros que se acham de serviço, ficando a maior parte deles abandonados nas oficinas, para conserto. Não há horários de bondes e carros, que marcam uma lotação de 50 passageiros e chegam a conduzir 130 sem sofrer a companhia multa de espécie alguma".

A situação piorou ainda no ano seguinte, quando quatro engenheiros e o chefe do tráfego, que serviam naquela companhia desde a sua fundação, exoneraram-se de seus cargos. (Os engenheiros passaram a trabalhar na administração da "Cie. Auxiliaire de Chemins de Fer" cuja seção do tráfego seria dirigida pelo ex-chefe do mesmo na Cia. Guinle.)

8.3 Sempre os passes

Em fins de 1924 toma novo alento e reinicia as obras de construção de linhas, o que permite a inauguração, em 30 de dezembro desse ano, da linha de Amaralina, com ponto final na estação radiotelegráfica.

Com a constante falta de troco sentida em todo o país e para facilitar o trabalho de cobrança em seus bondes a companhia emitiu talões de passes. Como aconteceu em várias cidades, os mesmos passaram a ser usados no comércio como dinheiro, o que motivou que em fevereiro de 1925 João Germano apresentasse ao chefe de polícia uma queixa-crime contra os diretores da companhia Linha Circular "por emitirem vales (passes) para seus bondes". Ele pedia abertura de inquérito e a remessa do processo ao procurador geral da República "visto tais vales circularem como dinheiro". (8)

7) Traduzido do original inglês, estampado na revista "Scientific American" de 5-4-1913.

8) O Estado de S. Paulo — 19-2-1925.

Estação dos bondes — Salvador — 1912

Cais do Ouro — Salvador — 1912

Praça da Sé — Salvador — 1950

Em 2 de maio de 1925 as duas companhias da cidade alta, Linha Circular e Trilhos Centrais assinaram no Paço Municipal um termo de obrigação, no livro próprio, da última formalidade exigida pela resolução n.° 706 do Conselho, que autorizou aquelas companhias a cobrar $200 réis pelas primeiras seções que dali em diante se estenderiam até onde terminava as antigas segundas seções. Assinaram o termo o intendente Joaquim Pinho, Anísio Massorra e Antonio Bezerra Cavalcanti, diretores das empresas.

Em sua recuperação, a companhia inaugura em 6 de abril de 1926 as novas linhas do ramal Canela, que contornavam o Instituto Oswaldo Cruz. Estiveram presentes a essa inauguração o prefeito da cidade, jornalistas e pessoas convidadas. Pouco depois é inaugurada nova linha, em prolongamento do ramal do Campo Santo até Segundo Arco, ligando aí com a linha do Rio Vermelho.

8.4 Mudanças

Em julho de 1926, o Conselho Municipal aprova em primeiro turno a encampação da Cia. Trilhos Centrais pela Cia. Linha Circular. Ambas tinham como maiores acionistas os irmãos Guinle, sendo um de seus diretores Guilherme Guinle. Essa resolução foi sancionada pelo prefeito em outubro de 1926.

Em princípio de 1927 a Cia. Circular é adquirida pela Companhia Brasileira de Força Elétrica, da General Electric, que em assembléia geral, em março daquele ano elege a nova diretoria que ficou assim constituída: Domingos Rodrigues Barros, presidente; Cesar Rabelo, vice-presidente; A. B. Cavalcanti, Anisio Massora, Paulo B. M. Mckee, C. C. Micow, W. B. Owen, W. F. Rooth, e Arthur Mac Donald, diretores; comissão fiscal: Salvador Mattos de Souza, Eduardo Cesar Rio e J. H. Rown. Suplentes: Arthur A. Hernandes, Luiz Renhshaw e J. W. Doheerty; conselho de administração no Rio de Janeiro: Paul B. Mackee, presidente; C. M. Micow e Cesar Rabelo.

São iniciadas então obras para melhoramento dos serviços o que possibilitou a inauguração solene em setembro de 1927 das linhas Campo Santo Federação e Bom Gosto

Em 28 de janeiro de 1928 é assinado contrato para a nova linha de bondes "via Cabula". No dia 13 de maio foi inaugurada a linha na Estrada da Liberdade. Em princípio de junho visita Salvador o presidente da General Electric Co. que em conversa com o intendente fica assentado o início imediato da revisão do contrato da companhia, tendo ela se obrigado a construir três novos grandes elevadores para 50 pessoas cada um

Em 3 de setembro de 1928 são assinados os termos do contrato para os serviços de viação urbana, suburbana, elevadores e planos inclinados com a Linha Circular. Pela prefeitura assinou Francisco de Souza, intendente, e pela companhia o seu diretor, Carl Snyder

8.5 Compra da veiculos econômicos

Em maio de 1929 (vide Veiculos Econômicos) a Companhia Linha Circular passa a explorar também os serviços da zona baixa e da incorporação da Veiculos Econômicos. Surgiu a Companhia de Energia Elétrica que passou a manter, além dos serviços de bondes, o fornecimento de energia elétrica e telefones

A energia elétrica era obtida inicialmente pela queima de carvão. Com as dificuldades de importação desse combustível durante a primeira guerra mundial, a usina passou a queimar o óleo, e foi somente em 1920 que passou a ser hidrelétrica com energia da Usina de Bananeiras

Em julho de 1929 a Cia. Linha Circular (que é como continuou a ser chamada a parte tranviária da Cia. de Energia Elétrica) fez experiência com um sistema de fichas metálicas para uso dos passageiros. Essas fichas uma vez colocadas acionavam uma borboleta de passagem, o que dispensava o cobrador. Ao que parece não deu certo. Nessa época são postos em tráfego 18 novos e confortáveis bondes

8.6 Elevadores

Em 7 de setembro de 1930 a Cia. de Energia Elétrica inaugura festivamente os dois novos elevadores elétricos, que substituiram os antigos elevadores Lacerda

Em agosto de 1931 é reaberto ao tráfego publico, depois de importantes melhoramentos por que passou, o plano inclinado Gonçalves, cuja rampa que era de 32° 10' foi aumentada para 35° 45', a fim de permitir a supressão das escadarias de acesso aos pavimentos superior e inferior. Os carros eram tirados por dois cabos de aço de uma polegada (0,254 m) de diâmetro e tinham uma velocidade de 650 pés (199,25 m) por minuto com uma lotação de 40 passageiros por veiculo

8.7 Quebra-quebra

Com a unificação em maio de 1929 e o monopólio da Cia. Linha Circular aconteceu o inevitável, a nova companhia começou a perder o interesse pelo serviço, que pouco a pouco ia decaindo, sendo constantemente criticada pelo povo e pelos jornais.

"Em 1930 o povo tocou fogo em cerca de 60 bondes da Companhia Linha Circular de Carris da Bahia. Grande era a raiva do povo contra a companhia que cobrava caro e servia mal. Resultado: a Circular acionou o governo, ganhou a questão, recebeu o dinheiro e não colocou novos bondes. Assim, durante bastante tempo, a cidade de Salvador foi uma das mais mal servidas de transportes urbanos de todo o Brasil." (9)

9) Bahia de Todos os Santos — Jorge Amado — 1970 — pág. 237

Trólebus — Salvador — 1958

Serviço de trólebus — Salvador — 1958

Com os serviços indo de mal a pior, mesmo assim a companhia aguentou até 1955 quando, pelo decreto nº 1.503, de 25 de outubro "considerando a crise nos serviços de transportes coletivos provocadas pela Companhia Linha Circular de Carris da Bahia, a prefeitura encampou todo o seu patrimônio". No dia anterior havia sido criado o "Serviço Municipal de Transportes Coletivos" (SMTC), ficando os bens, móveis e imóveis relativos a serviços de transporte coletivo adquiridos pela prefeitura municipal, transferidos para o SMTC.

Como aconteceu no resto do Brasil, os bondes já estavam condenados e começaram a ser extintos pouco a pouco. Em setembro de 1961 é extinto o serviço de bondes e também deixa de funcionar o elevador do Taboão, só ficando o elevador Lacerda. Funcionavam, também os planos inclinados Gonçalves e Pilar e depois foi construído mais um, perto da estação ferroviária na Calçada.

9. Novos projetos

Em meados de 1981 foi efetuado pela Cobrasma S. A. Indústria e Comércio de Equipamentos Ferroviários (que forneceu os bondes para o pré-metrô do Rio de Janeiro) um levantamento onde foi constatada a viabilidade de se implantar um sistema de bondes em Salvador. Era prevista uma linha básica de bondes entre a praça da Sé e Campo Grande. A segunda linha sairia da estação descendo pela ladeira da praça Baixa dos Sapateiros, subindo a Nazaré até atingir a Lapa novamente. A terceira linha sairia do bairro da Calçada, seguindo pela cidade baixa até Campo Grande através da Ladeira da Montanha.

Mas como no caso de Curitiba, é um projeto avançado, porém com poucas probabilidades de êxito, já que os mesmos motivos que forçaram a extinção dos bondes e trólebus aí estão e não os deixam retornar.

10. Trólebus

Em janeiro de 1957 é contratada com a Sade-Sociedade Sul Americana de Engenharia S. A. o projeto e execução dos serviços de trólebus na cidade de Salvador, que substituiria o precário sistema de bondes. A rede foi estabelecida na "cidade baixa".

Esse contrato incluia projeto eletromecânico da rede de contrato e das subestações retificadoras e fornecimento completo da rede e das subestações. Fornecimento completo de 50 ônibus elétricos e colocação do sistema em funcionamento.

As características técnicas eram as seguintes: tensão de 600 VCC, comprimento 23 km de linha bifiliar singela com suspensões "Kummler & Matter", sistema elástico e 700 postes. Os trólebus eram de origem italiana de Sadelmi SRL-Milão, marca Fiat-Alfa Romeo-Marelli. Em meados de 1958 é inaugurado o serviço, que não passou para a cidade alta.

Surgiram problemas, logo de início, decorrentes da falta de energia elétrica que era constante no sistema, sendo que uma das novas subestações previstas não chegou sequer a ser instalada, mas o material já se encontrava na cidade. Com a desativação do serviço foi vendida junto com os fios trolei para Araraquara.

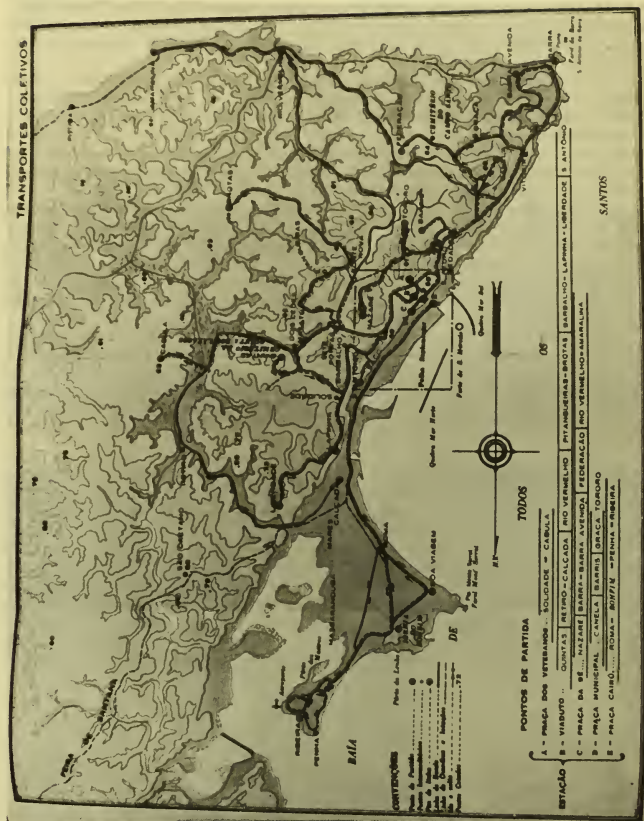
Rodando em pistas não asfaltadas, calçadas com paralelepípedos irregulares, surgiam problemas com as alavancas que se desprendiam constantemente do fio-trole, além de problemas com os comandos elétricos, devido à trepidação. Além disso, os ônibus elétricos italianos tinham os comandos situados na parte inferior, apresentando problemas sempre que havia chuvas e alagamentos.

Como a firma italiana contratante não forneceu peças de reposição, apelou-se para o hábito brasileiro de pilhar outros elétricos que, exatamente por falta de equipamento já se achavam encostados. Quando os 50 veículos se achavam quase totalmente depenados, resolveu-se acabar com o serviço, tentando a prefeitura vender os imprestáveis veículos para Belo Horizonte e Recife, que recusaram a oferta.

Isto foi em meados de 1969, e os trólebus de Salvador, herança de um sistema lucrativo, mas sem apoio estatal, acabaram cortados e convertidos em inglória sucata.

BONDES PONTOS DE PARTIDA			
	INICIAIS	TERMINAIS	ITINERÁRIOS
A	PRAÇA DOS VETERANOS	Soladade N.° 10	Rua Dr. Seabra — Baixa dos Sapateiros — Praça 1.° da Maio — Cônego Pereira — Ganaral Argolo — J. E. Silva Lisboa
		Cabula N.° 13	Rua Dr. Seabra — Baixa dos Sapatairos — Praça 1.° de Maio — José Barros Rais — Cristiano Buys
		Rio Varmalho N.° 15	Rua Dr. Saabra — Baixa dos Sapateiros — Praça 1.° de Maio — Djalma Dutra — Vasco da Gama
		Oulntaa N.° 33	Rua Dr. Seabra — Baixa dos Sapateiros — Praça 1.° de Maio — Cônago Pereira — General Argolo — Oulntas dos Lázaros
B	VIADUTO DA SÉ	Liberdade N.° B	Rua Dr. Saabra — Baixa dos Sapatairos — João da Brito — Cassiano Lopes — Siquaira Campos — Praça do Barbalho — Emídio Santos — Augusto Guimarães — Praça da Libardada
		S. Antonio N.° 9	Rua Dr. Saabra — Baixa dos Sapatairos — João da Brito — Daraldo Dias — Joaquim Távora
		Brotas N.° 11	Rua Dr. Seabra — Baixa dos Sapateiros — Praça 1.° da Maio — (Sate Portas) — Bandairantas — Barros Falcão — Agripino Doraa — Pitanguairos — Amaral Munis — Fredarico Costa — D. João VI
		Calçade N.° 12	Rua Dr. Saabra — Baixa dos Sapatairos — Praça 1.° da Maio — (Sate Portas) — José Barros Reis — Rua San Martin
		Rio Vermalho N.° 15	Rua Dr. Saabra — Baixa dos Sapatairos — Praça 1.° da Maio — (Seta Portas) — Djalma Dutra — Vasco da Gama
		Barbalho N.° 24	Rua Dr. Saabra — Baixa dos Sapateiros — João de Brito — Cassiano Lopas — Siquaira Campos — Praça do Barbalho
		Lapinha N.° 25	O masmo itinarário da linha N.° B Libardada — Volta da Praça da Libardada
		Vila América N.° 29	O masmo itinarário da linha N.° 15 Rio Vermalho
		Pitanguairas N.° 30	O mesmo itinarário da linha N.° 11 Brotas — Volta da Pitangueiros
		Ouintas N.° 33	O masmo itinarário da linha N.° 33 Ouintas
		Retiro N.° 35	O mesmo itinarário da linha N.° 12 Calçada
C	PRAÇA DA SÉ	Nazaré N.° 1	Rua Chila — Praça Castro Alves — Avenida Sata da Satambro — Avanida Joana Angélica — Praça Almaida Couto
		Barra N.° 2	Rua Chila — Praça Castro Alvas — Avenida Sate de Satembro — VOLTANDO: Almiranta Marques Leão — Marquês de Caravalas — A. Antunes — Princasa Izabel — Princasa Leopoldina — R. da Graça
C	PRAÇA DA SÉ	Barre Avenida N.° 4	— Av. Sete de Setembro — Campo Granda Rua Chile — Praça Castro Alves — Avenida Sete de Setembro — Visconde de São Lourenço — Praça 2 de Julho — Campo Grande — Avenida Seta da Setembro — Rua da Graça — Princesa Leopoldina — Princesa Izabel — A. Antunes — Marquês de Caravelas — Almirante Marques Leão — VOLTANDO: seguindo o mesmo itinarário da linha N.° 2 Barra
		Federação N.° 7	Rua Chile — Praça Castro Alvas — Avenida Sate de Satambro — Visconde da São Lourenço — Praça 2 da Julho — Campo Grande — Av. Araújo Pinho — João das Botas — Padra Faijó — Bento Gonçalves — Caetano Moura
		Rio Vermelho N.° 14	Rua Chile — Praça Castro Alves — Avenida Sete de Satembro — Visconda da São Lourenço — Praça 2 de Julho — Campo Granda — Av. Laovigildo Figualras — Garibaldi
		Amaralina N.° 16	O mesmo itinerário da linha N.° 14 Rio Vermalho
		Farol N.° 34	O masmo itinerário da linha N.° 2 Barra
D	PRAÇA MUNICIPAL	Canaia N.° 3	Rua Chile — Praça Castro Alvas — Avanida Sete da Setembro — Visc. da São Lourenço — Praça 2 de Julho — Av. Araújo Pinho
		Barris N.° 5	Rua Chile — Praça Castro Alvas — Avanida 7 da Setembro — Adreliano Leal — General Labatut
		Graça n.° 6	Rua Chile — Praça Castro Alves — Avenida Sate da Setambro — R. da Graça — Av. Euclides da Cunha — Padra Faijó
		Tororó N.° 17	Rua Chile — Praça Castro Alvas — Avanida Seta de Setembro — Avenida Joana Angélica — José Duarta
E	PRAÇA CAIRU	Ribalra N.° 1B	(Via Luiz Tarquínio) — Av. Frederico Pontes — Barão de Cotegipe — Av. Luiz Tarquinio — Imperatriz — Bonfim — Visconde da Pedra Branca — Visconda da Caravelas — Dr. Fraire de Carvalho — Lalis Piadade — João David — Av. Mam da Sá
		Ribeira N.° 19	(Via Dendezeiros) O mesmo itinerário da linha 1B até Roma saguindo pela Av. Bonfim.
		Ribeira N.° 20	(Via Caminho de Araia) O mesmo itinerário da linha 1B até Roma seguindo pala Avanida Tiradantes
		Roma N.° 21	O masmo itinerário da linha 1B até Roma
		Bonfim N.° 22	O masmo itinerário da linha 1B até Bonfim

Pontos e itinerários dos bondes em Salvador (Roteiro turístico e histórico de Salvador) — 1951
Inicial points and itinerancy in Salvador

Interior de bonde em Salvador — 12-6-1949
Tram's interior in Salvador — Bahia

RUAS COMO TRILHAS DE CAÇA

(M. S. in Folha de S. Paulo — 2-8-1978) **Belo Horizonte**

Há poucos dias, em Belo Horizonte, um rapaz morreu na porta do ônibus que o levaria de volta ao lar, porque cedera a frente a uma senhora com duas crianças. Outro passageiro, irritado com o gesto de cortesia que o privara de viajar no mesmo veículo, disparou-lhe uma bala no coração.

Em São Paulo, motoristas e trocadores falham ao serviço, azucrinados com o trânsito difícil e com os salários baixos. As neuroses não escolhem entre os que conduzem os veículos de transporte coletivo e os que são neles conduzidos. De tal maneira se encontram as grandes cidades, que o homem pode considerar-se um herói a cada dia reafirmado. Joyce colocou em um só dia de Dublin toda a odisséia em paráfrase. Qualquer habitante de uma de nossas metrópoles, mais do que o Ulisses do escritor irlandês, enfrenta todos os dias uma desesperada navegação urbana.

As ruas são como as velhas trilhas de caça — e o homem moderno disputa-as com ira selvagem. Não são apenas passageiros de ônibus, que matam por perder a viagem. Quantos crimes não se cometem na disputa de alguns metros de caminho entre prósperos e educados donos de automóveis? O automóvel, símbolo já um pouco esmaecido de posição social, resume, para o proprietário que o dirige, todo o seu universo, e passa a ser uma patética e miserável extensão de si mesmo. Um arranhão na lataria brilhante dói-lhe na pele como um corte de navalha.

Ingressamos na era do automóvel com a volupia infantil de quem adquire um brinquedo novo. Os mais velhos nos recordam de que os poderes públicos também se deixaram contagiar pela euforia e liquidaram com o excelente serviço de bondes nas capitais brasileiras. Uma das razões não confessadas para isso era a de que os bondes dificultavam o tráfego dos carros particulares. Em consequência, tornou-se ainda mais dramático o transporte de pessoas pobres, daquelas que têm hora de iniciar seu turno nas fábricas, no comércio, nos escritórios.

A insegurança nas grandes cidades torna urgente o projeto exposto por tantas vezes, de concentração urbana no Brasil. Um exame criterioso dos investimentos exigidos nas regiões metropolitanas mostra que, com muito menos dinheiro, poderiam ser criados equipamentos sociais (principalmente os de saúde e educação) no interior do país, de forma a conter o ilusório êxodo para as grandes cidades. À medida em que se resolvem alguns problemas urbanos nas metrópoles, tais como os de grandes vias de acesso, promove-se ainda mais seu desordenado crescimento.

As grandes cidades, facilitando o anonimato, estimulam o instinto de destruição que existe em cada homem. O assassino do rapaz que fora gentil com uma senhora em Belo Horizonte desapareceu sob os olhos da multidão, ao mesmo tempo perplexa e apática. Ele não conhecia sua vítima. Desprovido de identidade, o homem perde todas as referências, entre elas a do respeito ao outro, também anônimo, que está a seu lado.

SANTO AMARO

Unidade da Federação: Bahia
Latitude: 12° 32' 45" S
Altitude: 8 m

Longitude: 38° 42' 41" W
Área: 1.251 km²

1. Localização e história

O município de Santo Amaro está situado na zona central do Recôncavo Baiano, às margens do rio Subaé, próximo à confluência do rio Traripe e o mar. A sede municipal fica a 78 km da capital do Estado.

A cidade nasceu em 1557, após sucessivas batalhas entre os colonizadores e os índios Tupinambás, primitivos habitantes do local. Os primeiros habitantes viviam exclusivamente da pesca para sua subsistência. Graças ao trabalho desenvolvido pelos jesuítas eles passaram a cuidar da terra, aí já com ajuda dos índios a quem combatiam anteriormente.

Figura entre os fundadores de Santo Amaro o major João Ferreira de Araújo. Em pouco tempo a região se tornou importante zona produtora de cana-de-açúcar, fumo e mandioca. Um dos primeiros engenhos instalados no local era de propriedade do governador Mém de Sá, do qual ainda restam ruínas, e se chamava "engenho do Conde

Bonde a tração animal em plena guerra (foto de Carlheinz Hahmann) — Santo Amaro (Bahia) — 1944
Horse car in the second world war (Santo Amaro — Bahia)

de Linhares". Isto porque após a morte do seu fundador, em 2 de março de 1572, aquela propriedade passou para sua filha, esposa do Conde de Linhares.

Posteriormente os colonos passaram a produzir outros produtos agrícolas como o feijão, o milho e o arroz. Assim, sempre progredindo, o povoado é elevado à categoria de vila, em 5 de janeiro de 1727, quando governava Vasco Fernandes Cesar de Menezes.

O nome de Santo Amaro veio do santo que era padroeiro da primeira igreja do povoado, chamado então Santo Amaro da Purificação, abreviado posteriormente para Santo Amaro. Foi elevado à categoria de cidade por força da lei provincial n.° 43 de 13 de março de 1837.

2. Bondes

Cidade progressista, não poderia deixar de ter em suas ruas um serviço de transporte coletivo à sua altura. Por isso, após várias "demarches" foi organizada uma empresa que, obtendo a necessária autorização municipal, começou a instalação de carris de ferro para o tráfego de bondes a burro. Foi chamada de "Companhia de Trilhos Urbanos".

Em 1.° de janeiro de 1874 é inaugurada festivamente, nos moldes da época (bandas de musica, girândolas de foguetes e discursos), a linha de bondes, ligando o porto do Conde, passando pelo centro da cidade e chegando até a ponte do Sergymirim. Nesse mencionado porto do Conde eram efetuados o embarque e desembarque dos vapores da Companhia Bahiana e os passageiros e mercadorias eram transportados para a cidade e vice-versa em bondes da companhia.

Pelo que se conhece, esta foi a cidade que possuiu a ultima linha de bondes a tração animada no Brasil (e ao que parece na América do Sul), pois ainda em 1944, já em plena segunda guerra mundial, seus bondes ainda trafegavam como se vê nessa notícia de uma revista especializada em junho de 1940 e foto de 1944.

"Acha-se aberta a concorrência para a construção da estrada necessária à remodelação do serviço de bondes da Empresa Trilhos Urbanos do município de Santo Amaro, na Bahia, a qual terá, em breve, seu material rodante substituído por outro motorizado." (1)

Com o fim da guerra e o avanço do transporte motorizado os bondes morreram

1) Brazil Ferro-Carril — 30-6-1940

MÚSICAS SOBRE O BONDE

O bonde, principalmente no Rio de Janeiro, era o grande amigo dos foliões no Carnaval. (Dizem até que o Carnaval de rua no Rio acabou, quando acabaram os bondes.) Assim, houve muitas músicas, principalmente de Carnaval, em que o tema era o bonde. Entre algumas delas a mais conhecida e que até hoje se ouve em bailes carnavalescos era "Seu Condutor", gravada em 1935 por Alvarenga e Ranchinho:

"Seu Condutor, dim, dim.
Seu Condutor, dim, dim.
Pára o bonde p'ra descer o meu amor

E o bonde da Lapa
É cem réis de chapa
E o bonde Uruguai
Duzentos que vai
E o bonde Tijuca
Me deixa em sinuca
E o praça Tiradentes
Não serve p'ra gente."

Em 1937 apareceu esta, de autoria de J. Cascata e Leonel Azevedo, gravada por Odete Amaral:

"Não pago o bonde, laiá
Não pago o bonde, loiô
Não pago o bonde que eu conheço o condutor

Quando estou na brincadeira
Não pago o bonde nem que seja por favor.

Não pago o bonde
Porque não posso pagar
O meu é muito pouco
E não chega p'ra gastar

Moro na rua das casas
Daquele lado de lá
Tem uma porta e uma janela
Mande a Light me cobrar..."

Depois apareceu em 1940 "O bonde de São Januário, de Ataulpho Alves e Wilson Batista, gravada por Ciro Monteiro, enaltecendo o trabalho:

"Quem trabalha é que tem razão
Eu digo e não tenho medo de errar
O bonde São Januário leva mais um operário
Sou eu que vou trabalhar

Antigamente eu não tinha juízo
Mas resolvi garantir meu futuro
Sou feliz vivo muito bem
A boemia não dá camisa a ninguém."

Em várias épocas tivemos muitas músicas tendo por tema o bonde, e que se perderam no tempo. Quando houver uma antologia da música popular brasileira, vamos saber quantas existiram.

SANTO ANDRÉ

Unidade da Federação São Paulo
Latitude: 29° 39' 30" S — **Longitude:** 46 31' 00" W
Altitude 743,65 m — **Área** 159 km²

1. História

Após a fundação de São Vicente em 1532 por Martim Afonso de Souza, este, a convite de João Ramalho que o acompanhara, transpôs a serra do mar, para fundar outro povoado, que recebeu o nome de Santo André da Borda do Campo, que sempre teve papel preponderante nos destinos do território paulista

Passagem quase obrigatória dos viajantes e tropeiros que vinham de Santos, em 1549 foi construída ali uma capela onde foi rezada a primeira missa Em 1552 o povoado já havia sido elevado a vila e no ano de 1553 é iniciada a vida municipal, com a fundação em 8 de abril da vila de Santo André da Borda do Campo Governava a recém-fundada vila João Ramalho

Em decorrência da rivalidade existente entre os jesuítas — fundadores de Piratininga — e João Ramalho, em 1560 o governador geral do Brasil, Mém de Sá, resolveu extinguir o povoado transferindo seus moradores para os campos de Piratininga onde João Ramalho é eleito primeiro capitão-mor da vila de São Paulo de Piratininga

Somente em 1735, graças a Antonio Pires Santiago é erguida uma capela sob a invocação de Nossa Senhora da Conceição da Boa Viagem, local em que os viajantes faziam paradas para rezar e descansar

Em 1812 o marquês de Alegrete elevou a localidade a freguesia, dando-lhe o nome de São Bernardo, como homenagem a uma antiga fazenda ali existente. Com a construção em 1865 da Estrada de Ferro Santos/Jundiaí foi estabelecida no local uma parada de trens a 8 km da freguesia

Em 1983 pelo decreto n.° 9 775 o município passou a se chamar Santo André, atendendo a origens históricas

Em 1944 a vila de São Bernardo é elevada a município, sob o nome de São Bernardo do Campo

2. Transporte Coletivo

Com o movimento constante entre a estação de São Bernardo e a vila de São Bernardo, toma vulto, na segunda década do século, a idéia de se instalar um sistema de transportes coletivos. Tomou essa iniciativa a "Empresa Imobiliária de São Bernardo" que, sob a direção de Ernesto Pujol e Hypólito Gustavo Pujol Jr loteava uma grande gleba de terra, construindo casas para operários

Os trabalhos para construção das linhas começaram em outubro de 1921 sendo chamada "circular", servindo a sete bairros novos abertos pela empresa O sistema de tração adotado foi a gasolina, isto é, pequenos auto-ônibus sobre chassis Ford, com rodas sobre trilhos. Como técnicos efetivos por parte da empresa, serviram desde o começo dos estudos e construção das linhas os engenheiros José Amadei, Augusto Lindanberg, Barros Saraiva e Plinio A Branco, sob cuja fiscalização direta se iniciaram os trabalhos.

No dia 3 de maio de 1923 são inauguradas as primeiras linhas, com grandes festividades e discursos. O prefeito municipal era Saladino Cardoso Franco. Anos depois, não suportando a concorrência dos ônibus e a construção de estradas ligando os bairros e São Bernardo Vila, o pequeno tramway é extinto, em 5 de outubro de 1930, com autorização da prefeitura, para em seu local serem colocados auto-ônibus.

Os modelos mais novos de litorinas — Santo André — 1926
The new models of rail-bus in Santo André

Ônibus sobre trilhos da Empresa Imobiliária de São Bernardo — Santo André — 1923
Rail bus of the São Bernardo's imob. comp.

A EUROPA VOLTA A USAR BONDES PARA O TRANSPORTE DE MASSA

Eduardo Luiz Pinto e Silva

Ao contrário do Brasil e da quase totalidade dos países americanos, a Europa jamais abandonou o sistema de transporte coletivo circulando sobre trilhos. Tanto os países da Europa Ocidental, como os do Leste, sempre estiveram conscientizados de que, para o transporte de massa à longa distância ou em eixos ao longo dos quais a densidade de tráfego de passageiros é elevada, a melhor solução é a de veículos sobre trilhos.

Assim é que os velhos "street-cars", nossos conhecidos bondes, foram sofrendo uma evolução tecnológica de veículo movido a energia elétrica, seja no que se refere à sua modernização de "design" e aprimoramento de seu acabamento interno, aparecendo hoje em dia aos seus usuários como o mais confortável meio de transporte coletivo.

Muitas cidades européias ainda utilizam atualmente o velho bonde, devidamente modernizado, correndo isoladamente ou tracionando carros reboques. Outros passaram a adotar veículos de maiores dimensões com simples ou dupla articulação, trafegando a maior parte do tempo em vias especiais e reservadas e, às vezes, nas regiões centrais de determinadas cidades, em vias subterrâneas.

Tais veículos são hoje conhecidos por LRV-Light Rail Vehicles, ou carros de pré-metrô, ou ainda carros de semimetrô, que no Brasil poderiam ser designados como VLT-Veículos Leves sobre Trilhos, uma vez que a imagem dos bondes quase se apagou da nossa memória ou ainda permanece como qualquer coisa antiga que teria caído em total desuso, não se cogitando outra vez de se considerar sua utilização.

Nos últimos dez anos a engenharia européia desenvolveu novos projetos, sempre dando uma atenção especial à qualidade de conforto a ser oferecida a seus passageiros. A crise iniciada em 1973, que restringiu aos europeus o consumo de petróleo e de seus derivados, ensejou por outro lado aos fabricantes europeus uma concentração de esforços no desenvolvimento de VLT, que oferecesse tal padrão de conforto a seus usuários que estes passassem a dispensar o uso de seus automóveis particulares, não somente para suas atividades de trabalho, como também para as de compra e de lazer.

Por suas características operacionais, de carros que trafegam em vias públicas, em faixas reservadas de tráfego ou não, mergulhando em linhas subterrâneas no centro das cidades para novamente voltar à superfície em suas periferias, tais veículos dispõem de controles elétricos especiais que lhes oferece uma grande capacidade de aceleração, condições para circular em velocidades que atingem 70/80 km/h, alta capacidade de desaceleração e frenagem e condições especiais para se inscrever em curvas de raios mínimos. Os veículos mono ou biarticulados possuem truques reboques não motorizados, localizados sob as articulações.

Internamente os carros apresentam bancos com os assentos e encostos em fibras de vidro ou em plástico, revestidos com poliuretano, amplas janelas panorâmicas, paredes laterais em PVC, que elimina a pintura e oferece um acabamento requintado, balaústres e bagageiros em aço inoxidável, sistema de ventilação e de aquecimento. Geralmente quatro ou mais portas duplas para embarque de passageiros, podendo ser abertas interna ou externamente pelo acionamento de um botão especial pelos próprios usuários, porque são controladas por células fotoelétricas somente permitindo serem fechadas quando os passageiros não mais estiverem subindo ou descendo dos carros.

Comparado a um ônibus de grandes dimensões movido a óleo diesel ou a eletricidade, o VLT transporta em ótimas condições de conforto o dobro de passageiros, com maior eficiência. É sabido que aos ônibus hoje se reservam, na Europa, as linhas cuja densidade de tráfego se situam em cinco mil a oito mil passageiros/hora, uma vez que acima desses números a operação dos ônibus, ainda que transportando 120 passageiros cada um, seria tão ineficiente que exigiria a oferta de veículos em intervalos de tempo tão pequenos, que se formariam verdadeiros comboios.

Assim, os VLT poderão vir a ser os grandes veículos de transporte coletivo, oferecendo tranquilidade de horários e conforto a seus usuários, que certamente abandonarão o hábito de utilizar seus automóveis particulares em viagens ao centro das cidades, como fizeram os europeus.

SANTOS

Unidade da Federação São Paulo
Latitude 23° 56' 27" S
Altitude 4 m

Longitude 45° 19' 45" W
Área 725 km²

1. Localização e história

A cidade de Santos está localizada na ilha de São Vicente, sendo que sua história é a mesma, praticamente, de São Vicente. Dista 44 km em linha reta da cidade de São Paulo.

Após Martim Afonso de Souza fundar, em 22 de janeiro de 1532, o povoado de São Vicente, membros de sua comitiva, entre os quais Brás Cubas, criaram o lugarejo que se tornou a cidade de Santos.

Posteriormente, em companhia de irmãos, Brás Cubas se instalou na ilha fronteiriça à cidade, atualmente conhecida como ilha Barnabé, instalando ali vasta cultura de cana-de-açúcar, arroz e outros gêneros.

Foi também Brás Cubas que, vendo o desamparo a que ficavam sujeitos os marinheiros dos poucos navios que ali chegavam, resolveu, com o auxílio de moradores, fundar um hospital que os acolhesse. Edificou o hospital e uma igreja ao lado, criando a irmandade de Santa Casa de Misericórdia, a primeira que se instituiu no Brasil, em 1543. Deu ao hospital o nome de "Todos os Santos" o que, abreviado para Santos, deu nome à localidade.

Em 1545 é criado o município e elevado à categoria de vila a nova povoação. Somente em 1839, pela lei provincial n.° 12 de 26 de janeiro, é que a antiga vila adquire foros de cidade.

Em 1867, com a construção da Estrada de Ferro São Paulo Railway, que junto com a Companhia Paulista de Estradas de Ferro promoveu a ligação direta de cargas entre várias cidades produtoras do Estado e o porto de Santos, este, pouco a pouco, foi se tornando um dos mais importantes do Brasil, principalmente depois da implantação da cafeicultura no oeste do Estado.

2. Bondes

Por lei provincial n.° 67, de 10 de abril de 1870, é concedido privilégio por 50 anos a Domingos Moutinho para "o serviço de transportes de gêneros e mercadorias, por meio de trilhos". Na sessão de 28 de janeiro de 1871 da câmara municipal foi discutida e aceita essa proposta e a 27 de maio assinado o contrato. A companhia foi chamada "Companhia Melhoramentos da Cidade de Santos".

A linha inaugural seguia para a "Barra", isto é, até o Boqueirão onde havia uma estação. Em 9 de outubro de 1871 deu-se a inauguração dos serviços, exatamente um ano antes do de São Paulo. A 4 de abril de 1889 Mathias Costa inaugura a linha do José Menino, passando e inaugurando a av. Ana Costa.

Em 1879, a Companhia Viação Paulista organiza-se em Santos e adquire os contratos das duas companhias, monopolizando o transporte por bondes em Santos. Mas não durou muito a "seção de Santos" da citada companhia, pois em 6 de maio de 1901 houve liquidação dos bens daquela companhia tendo João Eboly adquirido o acervo em

10 de junho. Em seguida, por autorização de 7 de agosto do mesmo ano, foi organizada a "Empreza Ferro-Carril Santista", para explorar os contratos.

Foram adquiridos 64 carros de passageiros, cinco mistos, cinco de bagagem, quatro diversos e 23 para carga. A nova empresa entrou em fase de grandes iniciativas, inclusive com a proposta de eletrificação de suas linhas que foi aprovada pela câmara municipal. As máquinas fixas, caldeiras, motores e dínamos foram adquiridos da Light and Power, em São Paulo e aguardava-se para 1903 a inauguração dos bondes elétricos, que seriam "idênticos aos de São Paulo", encomendados na firma Trajano de Medeiros, do Rio de Janeiro.

Vila Mathias e um bonde a tração animal — Santos — 1905
Vila Mathias and a horse-car in Santos

Praça Rui Barbosa e o bonde elétrico e o bonde a burro — Santos — 1910
An electric tram and a horse-car in Rui Barbosa square in Santos

3. City of Santos Improvementes Company

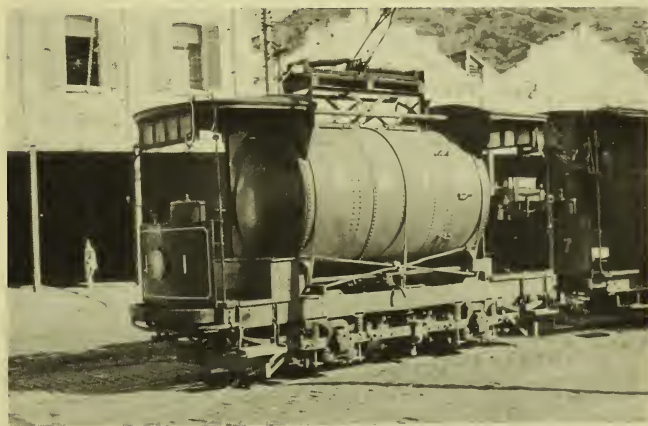
Mas o progresso parou aí e em 20 de fevereiro de 1904 a "The City of Santos Improvementes Company Ltd.", que era concessionária dos serviços de luz, força e gás na cidade de Santos, adquiriu os bens e direitos da Empresa Ferro-Carril Santista.

No dia 6 de maio de 1905 é fundada uma empresa no município de São Vicente, que seguiria pela praia de Itararé até o José Menino, que era a divisa entre os dois municípios. A 19 de setembro de 1905 é inaugurado o serviço de bondes a burro da Ferro-Carril Vicentina, com bandas de música, foguetes e discursos.

Não foi muito favorável à companhia o resultado financeiro e em 8 de janeiro de 1908 a assembléia geral de acionistas deliberou vender todo o seu acervo, que foi adquirido pela Cia. City já em franco progresso na cidade de Santos e já cuidando da instalação dos bondes elétricos. Em 31 de julho de 1908 é aprovado, pela câmara de São Vicente, o traçado das linhas elétricas dentro de seu município.

4. Eletrificação

Em dezembro de 1908 estavam sendo ultimados os trabalhos de assentamento de trilhos e postes entre o Saboó, Chico de Paula e São Vicente, pelo Matadouro e José Menino via Praia. Os novos bondes, encomendados na Inglaterra, da firma Mountain Gibson, eram do tipo mais moderno para a época e o serviço elétrico foi inaugurado em 28 de abril de 1909, com a linha n.° 2 (São Vicente via Praia). Era grande a afluência do povo nas ruas festejando o acontecimento. À inauguração compareceu Cândido Rodrigues, secretário da Agricultura, Viação e Obras Públicas do Estado, que veio de São Paulo em trem especial para esse evento.

Praia de São Vicente e um bonde duplo (foto da Carlheinz Hahmann)
São Vicente beach and a double car in Santos

Irrigadeira construída em 1909 por Hurst Nalson da Inglatarra — Santos — 1960
Sprinkler car built in 1909 by Hurst Nalson in England

Os bondes de passageiros eram em número de 18 e havia mais três vagões fechados para carga e seis abertos também para carga. Cada bonde tinha dois motores elétricos de 35 Hp cada, fabricados pela "The British Westinghouse Mfg. Co." de Manchester, Inglaterra. A bitola de suas linhas era de 1,33, e pouco a pouco foram se estendendo as linhas elétricas e se extinguindo as de tração animada.

A partir de 1919 a companhia se aparelhou para construir seus próprios bondes, já que, devido à guerra e à crise econômica após guerra, quase se tornava proibitiva a aquisição de novos veículos. Assim, o primeiro carro construído em Santos teve o número 102 (todos os veículos de passageiros teriam números pares e seguidos e os de serviço números ímpares) todo construído de madeiras nacionais (cabriúva e cedro). Toda a carpintaria metálica era de aço fundido nas oficinas da própria companhia.

5. Modificações e novos bondes

Em 1924 a Cia. City propôs várias modificações e unificação dos preços das passagens para 200 réis em cada linha, com única exceção da de n.° 2 (S. Vicente via Praia) que tinha duas seções de 200 réis. Nesse mesmo ano o governo federal, com autorização do Congresso, suspende os favores aduaneiros que concedia às empresas de utilidade pública (sobre trilhos, diga-se, pois o lema da época era: "Governar é abrir estradas"). Esse é um dos motivos da decadência do transporte coletivo sobre trilhos no Brasil, que em 1952 receberia novo golpe com o confisco cambial e depois com a instalação da indústria automobilística.

Assim, em 1926 a Cia. City ao receber novos bondes que havia encomendado na Europa pagou, só de direitos alfandegários, quase o preço do veículo. Eram bondes maiores com dois trucks e 60 lugares. Serviram inicialmente em linhas "expressas", com paradas espaçadas e preferência sobre os outros. Essas linhas eram designadas pelas letras X e Y. A primeira dessas linhas foi inaugurada em 4 de outubro de 1926 seguindo até a Ponta da Praia.

Em 1929 as oficinas param de construir os carros pequenos de nove bancos, para se aparelhar para construir os do novo tipo de 60 lugares (12 bancos) e dois trucks. Sendo a cidade de Santos toda plana, esse tipo era mais vantajoso, pois apesar de comportar mais passageiros, continuava a possuir somente dois motores, como os pequenos, pois cada truck só possuía um motor. Estes carros começaram a ser construídos em Vila Matias a partir de 1931.

Em 1933 são trocadas as alavancas de contato, para um sistema de pantógrafo a que deram o nome de "lira" pois tinha o formato desse instrumento. Em fins de 1935 é lançado um tipo mais moderno. Chamado "articulado", possuía três trucks, sendo que o central servia de articulação entre dois carros de 45 lugares cada. Assim, com os mesmos dois motores era possível se transportar 90 passageiros. Mas os resultados não foram muito satisfatórios, pois eram necessários dois condutores para cada veículo, e assim só foram construídos dois desse tipo, que tomaram os números 300 e 302.

Nesses carros também foram colocados pela primeira vez nos bondes de Santos, o freio a ar comprimido. Seus resultados foram tão bons que posteriormente foram colocados em todos os outros veículos. Em 1942 foi construído o último bonde nas oficinas da companhia, que tomou o número 332.

Em 1944, uma grande empresa de ônibus faz contrato com a prefeitura e inicia, em 1.° de setembro, um serviço completo, não para auxiliar o tráfego dos bondes, mas como sempre aconteceu, usando os mesmos itinerários, em franca concorrência com eles.

Assim, a Cia. City, alegando diminuição de renda pela pouca procura por parte do público, se desinteressou pelo serviço, que diga-se de passagem, nas décadas de 10 e 20, foi um dos melhores do Brasil.

Visando ao término de seu contrato que se daria em 14 de janeiro de 1951 foram iniciadas as gestões para a organização de uma empresa de economia mista que se responsabilizasse pelo transporte coletivo, já que a Cia. City havia se manifestado pela não renovação do contrato.

Carro torre para conserto de linhas aéreas — Santos — 1960
Tower car for aerial lines repair

Bonde socorro — Santos — 1969
Line Car In Santos

Bonde aberto (foto de Waldemar P. Sampaio) — Santos — 19-6-1964
Open car in Santos

Bonde fechado (foto de Waldemar P. Sampaio) — Santos — 1963
Close car in Santos

6. SMTC

É então formado o Serviço Municipal de Transportes Coletivos (SMTC) que em 21 de dezembro de 1951, por intermédio do prefeito Joaquim Alcaide Valls, assina a escritura de compra do acervo da Cia. City. O valor total da transação foi de Cr$ 17.500.000,00 (cruzeiros velhos).

Em 1.° de janeiro de 1952 a nova companhia iniciou suas atividades, com o material já obsoleto devido à falta de manutenção dos últimos anos. Apesar disso, muitos bondes foram reformados, voltando ào tráfego e outros foram fechados à semelhança dos que a CMTC estava fazendo em São Paulo.

Mas o serviço de bondes estava condenado, pelos motivos já expostos anteriormente. Mesmo assim ainda durou 20 anos nas mãos do SMTC. Em fins de 1964 se começa a pensar na extinção dos bondes, cujas linhas vão sendo desativadas pouco a pouco e substituídas por ônibus diesel. (Foi preciso muita malícia para se acabar com os bondes, pois o povo santista os adorava e não se conformava em ver o estado que a companhia ia deixando aqueles veículos.)

Já nessa época o serviço de trólebus estava em ação, mas sempre passado para trás, como acontecia com os bondes.

Em janeiro de 1968 são suprimidos os bondes abertos pequenos, permanecendo ainda os grandes fechados e abertos, cada vez em número menor. Em fevereiro de 1968 os abertos grandes também são retirados do tráfego, mas em vista do protesto do público, em março voltam a trabalhar. Em setembro de 1970 são suprimidos os bondes da orla da praia aos domingos pois "atrapalhavam o estacionamento de carros de turistas...", conforme alegava o então interventor da cidade.

Em enquete feita por um jornal 90% dos santistas eram contra a extinção dos bondes e isso atrapalhava o projeto de se acabar com esse concorrente ao livre trânsito

Praia do Gonzaga, vendo-se um dos célebres "articulados" (foto do arquivo de Carlheinz Hahmann — Santos — 1946
Gonzaga beach and one of the famous articulated tram in Santos

Reboque remanescente dos antigos bondes a burro — Santos — 1963
Trailler remainder of the olds horse-cars

de ônibus e automóveis. Foi alegado então que o déficit da companhia provinha do serviço de bondes. (O estranho é que esse mesmo déficit continuou, após a extinção dos bondes, durante muitos anos.)

E assim, como estava programado, a 28 de fevereiro de 1971 corre o último bonde na cidade de Santos, que se tivesse permanecido mais dois anos não se extinguiria, pois a crise petrolífera teve início em 1973.

7. Trólebus

Em novembro de 1955 o SMTC efetua concorrência para a aquisição de 50 ônibus elétricos, cinco estações conversoras de corrente contínua e material para a construção de uma rede aérea. Em 12 de agosto de 1963 é inaugurado o novo serviço, com cinco trólebus de marca Fiat-Alfa Romeo-Marelli, com capacidade para 95 passageiros, sendo 52 sentados e 43 em pé. Pouco a pouco foram chegando os novos trólebus e completaram a frota de 50, com as seguintes linhas:

Linha 4 — Cidade — Ferry-Boat (Ponta da Praia)
(12 carros — 35 min de percurso)
Linha 8 — Cidade até av. Conselheiro Lafayette
(sete carros — 30 min de percurso)
Linha 40 — Cidade/Francisco Glicério
(cinco carros e 30 min de percurso)
Linha 50 — Cidade Ferry-Boat (via Gonzaga)
(quatro carros e 70 min de percurso)
Linha 53 — Cidade/Francisco Glicério
(quatro carros e 60 min de percurso)

Esse serviço permaneceu estacionário, só não sendo extinto em vista dos protestos e abnegação dos funcionários desse setor da companhia, pois os veículos, por falta de peças de reposição eram encostados pouco a pouco, só restando, em fins de 1977, 38 carros em tráfego, com 11 a recuperar e um transformado em diesel. A extensão da rede aérea em 1977 era de 37.130 km simples bifilar.

No final de 1979 são iniciados os trabalhos de recuperação de alguns veículos e compra de novos. Após a devida concorrência, em meados de 1980, vence o consórcio Marcopolo/Inepar/Ansaldo, do Rio Grande do Sul, que forneceria até dezembro seis trólebus, com opção para mais quatro. O preço inicial de cada veículo era estipulado em Cr$ 6.250,00 (Cr$ 1.368 mil da parte mecânica, Cr$ 1.096 mil da carroçaria e Cr$ 3.786 mil do sistema elétrico).

8. Funicular de Nova Cintra

Um sistema interessante de transporte que existiu em Santos e foi abandonado foram os elevadores de Nova Cintra.

José Luiz de Matos, em 1896, requereu a concessão municipal por 50 anos "de uma linha de bondes com um plano inclinado". Consistia em dois alinhamentos retos

Bonde fechado (foto de Waldemar P. Sampaio) — Santos — 25-6-1966
Close car from Santos

Trólebus Marcopolo em experiência — Santos — 1979
Trolleybus Marcopolo in test — Santos

Velhos trólebus aguardando reforma (foto Adriano M. Branco) — Santos — 1981
Olds trolleybus waiting reform

Trólebus reformado e já em tráfego (foto de Adriano M. Branco) — Santos — 1981
Trolleybus reformed and now in traffic in Santos

ou tangentes concordados por uma curva. Na linha trafegavam dois carros "breaks" cada um com um carro rebocado e destinado ao transporte de passageiros e cargas.

Os dois carros "breaks" eram ligados por um cabo de aço que deslizava sobre polias dispostas no eixo da via e ia passar em uma grande roldana colocada na parte superior do plano inclinado e que servia de guia e sustentação do mesmo cabo. Cada carro "break" possuía dois tanques com a capacidade de 2 mil l de água cada um. O carro que estava no alto era cheio com água de um lago natural que havia no alto do morro e seu peso movimentava o carro debaixo, que subia enquanto o mais pesado descia.

Foi inaugurado em 26 de dezembro de 1897 e serviu até 29 de maio de 1922, quando os elevadores, por ruptura do cabo, despencaram morro abaixo e arrebentaram totalmente. Não houve possibilidade de reforma e esse original meio de transporte foi esquecido.

9. Funicular do Monte Serrat

Em 1905 é dado privilégio a Cicero Franklin de Lima Jr. e José Ribeiro Gomes para estabelecimento de um hotel no alto do morro denominado Monte Serrat e construção dos respectivos ascensores. Nada porém foi feito e após várias outras tentativas a "Companhia Melhoramento do Monte Serrat", em 4 de outubro de 1913, lança a pedra fundamental dos trabalhos de construção do ascensor do Monte Serrat.

Porém, com o impacto da guerra mundial (1914/1918), os serviços foram paralisados e somente em 26 de maio de 1923 é retomada a construção pela S. A. Elevador Monte Serrat que no dia 5 de setembro de 1926 inicia o tráfego da funicular. Um sistema idêntico ao da Nova Cintra apenas com a diferença que os cabos eram movimentados por motores elétricos instalados no alto do morro. Continua em atividade.

10. Itatinga (Bertioga)

Por decreto n.° 9.979, de 12 de julho de 1888 é dada concessão a Gafreé, Guinle & Cia. para a construção e uso de um cais acostável na cidade de Santos. Com o início das obras do novo porto, foi a concessionária denominada Cia. Docas de Santos, e em 2 de fevereiro de 1892 era inaugurado o primeiro trecho com 260 m de extensão.

Com o progressivo aumento do porto e movimento constante era necessário prover as suas instalações com farta energia elétrica, que de início ainda era adquirida da Cia. City de Santos.

Foi então, em princípio deste século, aventada a idéia de se construir uma usina própria para abastecer o porto. Localizou-se em ótimo local, na base da serra do mar, a 7,5 km de Bertioga, na margem setentrional da barra do mesmo nome, perto da foz do rio Itapanhau, cerca de 20 km de Santos.

Pelo decreto n.° 5.646, de 22 de agosto de 1905 foi autorizada a Cia. Docas a construir uma usina hidrelétrica em Itatinga, ao lado do rio do mesmo nome, aproveitando a declividade natural da escarpa da serra do mar.

Logo surgiu a dificuldade no transporte de materiais e dos empregados. Então se construiu uma linha férrea, desde o porto da Fazenda Palaes, à beira do rio Itapanhau, que dividia o município de Bertioga do de Santos, até a futura casa de força, com 7.250 m de extensão. Essa linha férrea com bitola de 0,8 cm foi assentada ao lado do caminho da futura linha de transmissão. As obras da linha começaram em fins de 1905 e em meados de 1906 estavam prontas. Usou-se então pequenas locomotivas que já eram usadas no porto de Santos, construídas em 1889 pela firma alemã Locomotiv Frabrik Kraus & Cia. Munchen & Linz, das quais ainda existem três em condições de funcionamento.

Pouco a pouco, com o aumento do porto e o movimento cada vez maior, além da instalação de novos guindastes elétricos, a companhia foi absorvendo a produção de sua usina. Então, na década de 50, em vista da manutenção cara do serviço a vapor é projetada a eletrificação da linha. Como a pequena ferrovia servia somente dentro

Bonde 1 (foto de Waldemar P. Sampaio) — Itatinga (Bertioga) — 1979

Bonde n.º 2 (ex-locomotiva elétrica) (foto de Waldemar P. Sampaio) — Itatinga (Bertioga) — 1979
N.º 2 tram from Itatinga (ex electric locomotive)

do município de Santos era considerada linha de bondes e nada mais acertado do que transformá-la em verdadeira linha de bondes.

No terceiro trimestre de 1956 é aprovado projeto para eletrificação, tendo no 4.º trimestre sido iniciada a instalação dos postes de concreto para a linha aérea. Uma locomotiva elétrica que ajudou na reforma da linha posteriormente foi transformada em bonde, continuando a se manter a mesma bitola. Em janeiro de 1958, finalmente, entra em funcionamento o tramway elétrico.

O material rodante, atualmente consta do seguinte:

Carros Motores — B-1 (Bonde 1) dois truks, cada um com motor de 10 Hp 7,5 kW e um controler em cada extremidade do carro, seis bancos e 24 passageiros.

B-2 (Bonde 2) dois trucks, com um motor em um truck somente, de 18 Hp. Um controler no centro do carro (este era a antiga locomotiva elétrica) seis bancos e 24 lugares. Ambos possuem freio mecânico.

Reboques — Reboques de passageiros — 1 com sete bancos e 28 lugares; 3 e 4, com dez bancos e 40 lugares. Reboques de carga: dois fechados, duas plataformas e sete galeras. Todo o material rodante da linha elétrica foi construído nas oficinas da Cia. Docas em Santos.

Além desse material, há também três locomotivas a vapor de nomes e números seguintes:

12 — Itapema — com quatro rodas e peso bruto de 10 mil kg

08 — Monte Serrat — com quatro rodas e peso bruto de 7.540 kg

01 — Lavoura — com quatro rodas e peso bruto de 7.540 kg

Esta é uma das raras linhas de bondes ainda em atividade no Brasil, apesar de ser de caráter privativo, não se cobrando passagem aos usuários, que são na maioria, funcionários moradores em Itatinga.

Reboque n.º 1 (foto de Waldemar P. Sampaio) — Itatinga (Bertioga) — 1979
Trailler n.º 1 from Itatinga

Ponto inicial da linha de bondes — Itatinga — 8-8-1979
Inicial point of the tram's line

Na viagem de Bertioga a Itatinga — 8-8-1979
During the voyage between Bertioga and Itatinga

Reboque n.° 1 e carro motor 2 em Itatinga — 8-8-1979
Trailler 1 and electric tram 2 in Itatinga

AGORA É ADEUS MESMO!

(1966)

Hélio Pompeu

À minha inteira revelia, o prefeito resolveu acabar com os Três Grandes dos Bondes, o "Lapa", o "Casa Verde" e o "19", que por sinal só por modéstia foi assim numerado. Falo do amável "Perdizes", na verdade o bonde n.º 1. Em lugar dele, botaram uns onibuzinhos galantes e zero km. Como quer que seja, porém fique claro que não fui consultado sobre a troca. Consumada a tríplice cassação — e reparem que a coisa se deu numa azarenta sexta-feira de agosto — o panfletário Lourenço Carlos Diaféria imediatamente lançou, nesta mesma coluna, vigoroso manifesto à Nação, denunciando a malfeitoria. À comovedora, grave e bela voz de meu ex-recruta da Folha de S. Paulo, junto minha frívola e desconchavada palavra. Dizendo, preliminarmente, que o "19", simples como os genuínos paulistanos, em absoluto se considerava o "cobra" da espécie. Numa noite alta, aliás, bem alta, tive a exata certeza: ele reconhecia que o título, desde o falecimento do pranteado Ponte Grande-Vila Mariana, cabia como uma luva no honorável "Lapa". Sem embargo, sei de ciência própria que era simpático, um "pão", além de probo e trabalhador. Numa palavra, um bonde de bons costumes. Nos últimos meses de sua operosa e exemplar existência, dera até para dormir mais cedo, antes que os pardais da praça Marechal e os bem-te-vis do bosque vizinho de minha casa anunciassem a madrugada. Acrescentarei que era asseadinho, higiênico, mesmo perfumado. Para governo da gentil leitora, gostava de "cabochard", segundo verifiquei em recente madrugada. A menos que o malandro do cheiroso fosse, por via de contágio, certo cronista que voltava para casa, chiquérrimo no seu "blazer" rigorosamente britânico.

Agora, tudo acabado. Nunca mais que no silêncio absurdo da noite, eu pensando insone na vida inteira que podia ter sido e que não foi, o "Perdizes", lépido e alegre como uma charrete, me avise lá da rua Cardoso que a vida, não obstante, continua. Tudo acabado!

Mas um ponto há que ser esclarecido, e é este: por que, sendo as Perdizes um bairro independente, há de desfalcar-se em sua paisagem física e humana em benefício do tráfego na São João? Que se danasse a selvagem avenida! Ademais, está impecavelmente certo o genial motorneiro remanescente do "polvo canadense", que disse ao repórter da Folha esta coisa antológica: "Os bondes não atrapalham o trânsito; o trânsito é que atrapalha os bondes".

Enfim, "hay que tener caráter" e despedir-se, para nunca mais de um honrado servidor do bairro. Como também do imortal anúncio do rum creosotado, das rosas matinais das floristas portuguesas, do estratégico banco lá do fundo. E ainda — está claro, do condutor amigo de todos que numa noite de folga tomou grave pifão no bar à beira da linha e se lamentou à passagem do "19": "Coitados dos meus passageiros, hoje eles vão sozinhos para casa..."

"Perdizes" velho.

Já lá vai tanto tempo que perdi a conta de quanto humorado "Bom Dia" e quanto "Boa Noite" fatigado lhe dei. Mas eram saudações renováveis. O definitivo, o grave, o triste, é o que lhe digo aqui e agora:

Adeus!

Bonde para transporte de carne — São Carlos
Meat car in São Carlos

Bonde n.º 7 — São Carlos — 19-9-1950
Tram n.º 7 from São Carlos

SÃO CARLOS

Unidade da Federação: São Paulo
Latitude: 22° 21' 00" S
Altitude: 885,24 m

Longitude: 47° 54' 00" W
Área: 1.132 km²

1. Localização e história

São Carlos pertence à zona fisiográfica de Araraquara e se situa no traçado da antiga Companhia Paulista de Estradas de Ferro, distando da capital do Estado, em linha reta, 214 km. Sua origem se deve à construção do caminho para Cuiabá, por ordem do capitão-general Rodrigo Cesar de Menezes, por volta de 1720. Essa estrada, que margeava tanto quanto possível o rio Tietê, ficou pronta em 1726. A região era habitada por índios Guaianazes, que ali teriam plantado pinheiros em grande quantidade. Manoel Marins dos Santos Rego requereu uma sesmaria nesse local, que seria a futura sesmaria do Pinhal.

Em meados do século XIX, o cidadão Jesuino José Soares de Arruda e sua esposa Maria Gertrudes Arruda dirigiram uma petição ao bispo de São Paulo, visando à ereção de uma capela com a invocação de São Carlos. A autorização para esse fim veio em 9

Foto do catálogo da fábrica (arquivo de Aquilino Gonzales Podestá — Buenos Aires) — São Carlos — 1912
Open car for São Carlos from Factory calalogue

Vagão fechado (foto do arquivo de Aquilino Gonzales Podestá — Buenos Aires) — São Carlos — 1912
Closed wagon from São Carlos

de fevereiro de 1857, assinada por D. Antonio Joaquim de Melo. Em 1858 é criada uma escola primária para o sexo masculino e a 6 de julho de 1857 é criado o distrito de paz. A 24 de abril de 1858 o distrito é elevado a freguesia. Em 18 de março de 1865, por lei aprovada pela Assembléia Provincial, é elevado a vila e por lei de 21 de abril de 1880 passa a cidade.

O maior incentivo para o progresso da cidade foi a instalação, a 15 de outubro de 1884, do ramal férreo ligando Rio Claro a São Carlos, iniciativa do então presidente da câmara municipal de Araraquara, coronel Antonio Carlos de Arruda Botelho, Conde do Pinhal. Teve água encanada e telefones em 1889, iluminação elétrica além de rede de esgotos em 1890.

Já então a lavoura cafeeira tomava vulto na região, devido às férteis terras do município, sendo então o terceiro produtor do Estado. Posteriormente, com a crise do café, industrializou-se, progredindo sempre.

2. Bondes

Em 1895 o coronel Leopoldo de Almeida Prado inaugura uma pequena linha de bondes a tração animal, entre a estação da Estrada de Ferro e avenida Prado. Teve pequena duração, sendo extinta a companhia no ano seguinte, devido à epidemia de febre amarela.

Passados vários anos, Argeo Vinhas consegue a aprovação da lei n.º 193, de 4 de junho de 1912, pela qual o prefeito municipal concede privilégio por 50 anos para a instalação de linhas de bondes elétricos, destinados à condução de passageiros e cargas.

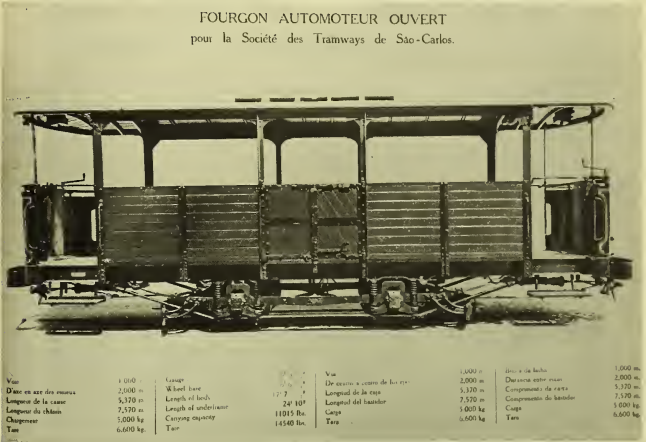
Após os primeiros estudos, o concessionário transmite por escritura pública seus direitos à Companhia Paulista de Eletricidade, que continua os trabalhos. A primeira leva de material encomendado chega a Santos no dia 9 de outubro de 1912, constando do material fixo e rodante de fabricação belga, da "Societé Franco Belge de Matériel de Chemins de Fer".

No dia 13 de abril de 1914 teve início o assentamento de trilhos em um trecho compreendido entre as ruas Episcopal e Uruguaiana. Os primeiros bondes chegam a São Carlos em 16 de novembro de 1914, mas eram somente os de carga, tendo chegado o primeiro de passageiros em 19 de novembro.

3. Inauguração

Um mês depois, em 19 de dezembro, é feita a primeira experiência oficial, com grande afluência de curiosos que aclamavam o novo serviço. O sucesso foi tamanho que a companhia fez correr, no dia 20, das 19 às 22 horas dois bondes experimentais, com passagens cobradas, revertendo o produto em benefício da Santa Casa local. Finalmente no dia 27 de dezembro de 1914 é inaugurado o novo serviço de bondes, que contou com grandes festas.

Foram construídas três linhas com os seguintes números: 1 — Estação; 2 — Estação/Posto Zootécnico; 3 — Vila Nery/Cemitério. O número de veículos da companhia era de seis carros de passageiros e dois de carga e mais um para transporte de carne.

Em meados de 1961, a Companhia Paulista de Eletricidade anunciou a extinção do serviço de bondes, visto o contrato estar em vias de terminar e à companhia não interessava mais manter esse tipo de transporte. O contrato venceria em 15 de junho de 1962 e apesar de várias campanhas pela continuidade do serviço, a zero hora do dia 16 de junho de 1962 ele é extinto, com os mesmos bondes que o inauguraram.

Vagão aberto (foto do arquivo de Aquilino Gonzales Podesta — Buenos Aires) — São Carlos — 1912
Open wagon from São Carlos

Bonde preservado em praça publica em São Carlos — 1960
Restaured tram in a public square in São Carlos

SÃO GONÇALO

Unidade da Federação: Rio de Janeiro
Latitude: 22° 49' 30" S
Altitude: 13 m
Longitude: 43° 02' 30" W
Área: 222 km²

1. Localização e história

O município de São Gonçalo está situado na baixada do Estado do Rio de Janeiro. Sua colonização vem do século XVI e XVII, quando os jesuítas ali chegaram. Cita monsenhor Pizarro, em suas "memórias": "Certo Gonçalo Gonçalves, tendo alcançado uma sesmaria à margem esquerda do rio Guaxindiba, mandou edificar uma igreja que dedicou a São Gonçalo, a qual foi criada paróquia por alvará de 10 de fevereiro de 1646". Sua riqueza se tornaria o cultivo da cana-de-açúcar, além da mandioca, feijão, milho e arroz. Mas ainda assim, São Gonçalo permanecia presa à jurisdição de Niterói, capital do Estado.

Foi somente no período republicano que foi criado o município pela lei n.º 124, de 22 de setembro de 1890. Mas durou pouco essa autonomia, pois o decreto n.º 1, de 8 de maio de 1892, suprimiu o município de São Gonçalo, reincorporando-o ao de Niterói.

Novo decreto é assinado: o de n.º 34 de 17 de dezembro de 1892, restaurando novamente o município de São Gonçalo. Permaneceu a localidade na categoria de "vila" até que em 20 de novembro de 1922 o governo houve por bem publicar o decreto n.º 1.797 que deu foros de cidade a São Gonçalo. Mas em 1923 volta à categoria de "vila", até que por lei n.º 2.335 de 27 de dezembro de 1929 é elevada novamente e definitivamente à categoria de cidade.

É um dos minicípios de maior progresso no Estado, principalmente por suas indústrias.

2. Bonde

Devido à sua proximidade com a capital estadual (10 km) em pouco tempo se sentia a necessidade de uma ligação rápida. A Cia. Ferro-Carril Urbana de Niterói (vide esta cidade) em 10 de março de 1872 inaugura uma linha, visando seu prolongamento até São Gonçalo. Esta linha ia até Barretos e nessa época chegava ao largo do Barrada. Mas o tramway parou em Barretos, até que em 1893 a Companhia Fluminense de Manufaturas ergue uma fábrica de tecidos nos terrenos de uma grande fazenda no mesmo bairro, perto da linha de bondes. Então pensou-se em estender as mesmas até São Gonçalo, o que foi feito com a criação do "Tramway Rural Fluminense", uma empresa que se propunha instalar bondes em São Gonçalo e seus bairros. A primeira linha foi inaugurada em 1897, com bondes com tração a vapor, isto é, pequenas locomotivas puxando um menor reboque para passageiros. Essa primeira linha ligava Barretos ao centro da cidade.

Mas a ação da companhia parou aí; a 10 de setembro de 1910, a câmara municipal de São Gonçalo resolve declarar caduco e rescindido o contrato com a Companhia Tramway Rural Fluminense, "por se achar há 11 anos no gozo da concessão sem ter cumprido as cláusulas".

A empresa era obrigada a levar os seus trilhos, no prazo de dois anos, até Pira-

tininga, no terceiro distrito do município, o que nunca foi feito. A extensão de suas linhas nessa época era de 2.218 m. Apesar de tudo a companhia continuou mantendo o serviço.

Em 25 de agosto de 1910, a Cia. Cantareira inaugura a tração elétrica na sua linha de São Gonçalo até Barretos, mas a Tramway Rural Fluminense continuou a manter a tração a vapor.

Em dezembro de 1916 é submetido à apreciação do prefeito o horário que o TRF iria pôr em execução a partir de 20 de janeiro de 1917, e já a partir de 1.° de janeiro a empresa venderia assinaturas com 60 passagens entre Neves e São Gonçalo a 6$000 e entre Neves e Alcântara a 12$000, ou seja 100 réis para São Gonçalo e 200 réis para Alcântara.

Em maio de 1917 o Supremo Tribunal Federal julga procedente a ação proposta pela TRF contra a Cia. Cantareira, alegando aquela sua posse exclusiva sobre uma extensão de 100 m de um e outro lado do eixo da linha de bondes em São Gonçalo.

A grande novidade se deu em 15 de fevereiro de 1917, quando o Tramway Fluminense inaugurou o serviço de transporte de passageiros por meio de "carris-automóveis", abandonando a tração a vapor. Assim, as viagens entre Neves e São Gonçalo passaram a ser de 30 em 30 minutos.

Esses "carris-automóveis" eram de um tipo semelhante aos que então trafegavam na Estrada de Ferro de Campos do Jordão em São Paulo. Tratava-se de um veículo com todas as características de um bonde, trafegando sobre trilhos, com motor a gasolina.

Em junho de 1919 é lavrada a escritura de venda da companhia a Luiz Bartholomeu, pela importância de 350.000$000.

Em 5 de julho de 1924, com a inauguração da linha elétrica até São Gonçalo, a Tramway Rural Fluminense é incorporada à Cia. Cantareira e a secção passou a chamar-se "Viação Férrea de Niterói" (vide Niterói).

Litorina a gasolina — São Gonçalo — 1922
Rail-bus in São Gonçalo, near Rio de Janeiro

São Gonçalo — 1956

BONDE DA LAITE

Democrático bonde! Eis o veículo
Que ao carioca serve e mal o trata!
Nele, ou viaja qual sardinha em lata,
Ou como equilibrista assaz ridículo!

Nesse rodante e gingador cubículo
Põe-se-lhe à prova a índole pacata.
Pisam-lhe os pés, arrancam-lhe a gravata
E em meio aos apertões fica um montículo!

O bonde, às vezes, sai dos trilhos fora
E ao projetar-se em cheio na calçada,
Quando lhe está na frente desarvora!

Mas, há pior, ao sol, à chuvarada,
Esperá-lo de pé, mais de uma hora,
No poste de tortura... o da parada.

Rangel, Otávio. **Reportagens Cariocas**. Rio, Aurora, 1959.

SÃO LEOPOLDO

Unidade da Federação: Rio Grande do Sul
Latitude: 29° 46' 10" S **Longitude:** 51° 12' 54" W
Altitude: 26 m **Área:** 750 km²

1. Localização e história

A cidade está situada nas proximidades da capital estadual, à margem do rio dos Sinos em local plano e arborizado.

A primeira família a instalar-se no local onde hoje se acha a cidade de São Leopoldo foi a de Antonio de Araújo Vilela, que em 1763, fugindo da invasão espanhola que acontecia mais ao sul, comandada por Pedro Zeballos, ali se refugiou, dedicando-se à pecuária principalmente, além de outras plantações.

Posteriormente foram se estabelecendo famílias de açorianos para ajudar a expansão do local. Entre 1801 e 1815 a administração foi do padre Antonio Gonçalves Cruz, que apesar de bom organizador foi tão carrasco para os escravos que estes o assassinaram em 1815. Seu sucessor foi José M. A. Frota, que dizia-se "trazer o privilégio de roubar tudo". Logo morreu não conseguindo destruir o que seu antecessor havia feito.

Em 31 de março de 1824, o desembargador José Feliciano Fernandes Pinheiro, presidente da Província do Rio Grande do Sul e mais tarde visconde de São Leopoldo, recebe comunicação do governo imperial, sob a forma de portaria sobre a instalação de uma colônia de alemães no local então chamado de Feitoria Linho Cânhamo, em vista da grande produção dessas fibras. Em fevereiro havia zarpado de Hamburgo o navio "Wilhemine", que trouxe os primeiros imigrantes alemães, que chegaram em 25 de julho.

Em 22 de setembro de 1824 o imperador D. Pedro I dá o nome à freguesia de Colônia Alemã de São Leopoldo, em homenagem à Sua Majestade Imperial Dona Leopoldina.

Em 1829 Luiz Ran estabelece o primeiro cortume para aproveitar a abundância de couro para a indústria.

Nessa época a população da nova freguesia ascendia a 1.300 pessoas. A 1.° de abril de 1846, por lei provincial n.° 4, é elevada à categoria de vila e a 12 de abril de 1864, por lei n.° 563 é elevada a cidade. Já era uma cidade bem industrializada, com cerca de 250 estabelecimentos industriais, produzindo vinagre, charutos, farinhas, artigos de ferraria, ourivesaria, cerâmicas e principalmente artigos de couro, no que se tornou uma das maiores do Estado.

Em 1874 é inaugurada a ferrovia, ligando São Leopoldo a Porto Alegre (cerca de 33 km) colaborando para o maior progresso da cidade.

2. Bondes

O coronel João Corrêa Ferreira da Silva foi um dos grandes homens do município. Em sua gestão administrativa, conseguiu incentivar inúmeras obras públicas, como a contrução de diversos ramais ferroviários, a ligação de Novo Hamburgo a Taquara e desta a Canela; Rio dos Sinos a Barreto; Montenegro a Barão; Couto a Santa Cruz; São Pedro a Jaguari. Ligou também várias cidades por telégrafo estadual. Construiu várias pontes, entre as quais se destacam as de Feliz, Joanete, Feitoria, Picada Ve-

rão. Inaugurou a hidráulica de São Leopoldo. Construiu a usina da Toca, hospital do Centenário etc.

Esse emérito São-Leopoldense, junto a outros empreendedores, instituiu uma companhia que se propunha instalar um serviço de bondes a burro no município. O projeto havia surgido em 1912, por intermédio do então intendente coronel Guilherme Gaelzer Neto, que propôs a idéia sob gerais aplausos.

Mas ao que parece, o primeiro projeto é devido a Luiz Afonso de Azambuja, que em 15 de maio de 1874 consegue a aprovação da lei provincial n.º 495 que lhe dá privilégio "para o estabelecimento de um tramway em São Leopoldo". (1)

3. Obras

"O conhecido advogado José Carlos Sperb e o viajante comercial Carlos Dienstbach, residentes em São Leopoldo, entraram com o capital para a aquisição dos veículos necessários, dos animais de tração, bem como do material necessário ao funcionamento da empresa, assumindo a administração geral o citado viajante comercial." (1)

As obras tiveram início em princípios de 1914 e em pouco tempo estavam em condições de serem colocados os trilhos. O traçado escolhido foi o seguinte: partia a linha de carris da praça Tiradentes, ao lado da igreja católica, em seguida entrava na rua Independência, seguindo até a atual rua Lindolfo Collor. Nesse local a linha se bifurcava em dois ramais. O primeiro seguia para a estação ferroviária e o segundo para o cemitério. O prédio n.º 176 da rua Independência foi transformado em estação dos bondes e escritório.

A 29 de novembro de 1914 foi inaugurada a linha, que certamente recebeu calorosos aplausos do povo que acompanhou os carros inaugurais. Em seguida foi estabelecido um horário: os bondes que se destinavam à estação ferroviária corriam com intervalos de 20 minutos, das 7 h às 20 h, quando se recolhiam, os carros da linha do cemitério só trafegavam à tarde, nos dias de semana. Nos domingos seu horário se ampliava para o dia inteiro, com intervalo de 30 minutos para cada viagem. Quando havia corrida de cavalos no prado, "que era localizado na chácara de Timóteo Caetano, na estrada que segue ao cemitério, hoje rua Teodomiro da Fonseca, os bondes corriam ininterruptamente". (2)

É verdade que a companhia era pequena, sem possibilidade de expansão, assim, começou o serviço com apenas três carros, usando dois no serviço diário, enquanto um ficava de reserva ou em repouso.

A tarifa estipulada era de 200 réis (tabela quase que geral em todo o Brasil) e o passageiro ao pagar a passagem recebia uma espécie de ficha ou recibo, que tinha que devolver ao desembarcar. Os veículos tinham apenas três bancos, com uma lotação de 15 passageiros o que dava uma féria de 3$000 por viagem se o carro viajasse lotado, o que raramente acontecia.

A empresa fornecia também talões com 25 passagens, ao preço de 4$000, o que dava um abatimento a quem comprava, de 1$000 por talão. Outra vantagem que a companhia oferecia, era talões para os escolares, válidos somente nos dias de semana, com 50% de abatimento. Havia também passagens permanentes e intransferíveis que custavam 10$000. Carros especiais para enterros podiam ser contratados por 6$000 cada um, com direito a transportar até 20 passageiros.

O povo exultou com esse melhoramento e o próprio comércio colaborou, como a firma de Germano Lang "estabelecido com loja de fazendas na esquina fronteira ao edifício da prefeitura municipal que, a título de brindes, distribuía passagens de bondes a seus fregueses".

Mas estávamos em plena primeira Guerra Mundial. O movimento de passageiros era pequeno e as despesas eram grandes. Havia grande número de empregados, como

1) Datas Riograndenses — Coruja Filho — Livr. Globo — 1962 — pág. 158
2) São Leopoldo, berço da colonização alemã (monografia) Leopoldo Petry — Pref. Municipal — 1964 pág. 101

condutores, cocheiros, pessoal encarregado dos animais, forragem, conservação do material, não contando pessoal burocrático e isso levou a empresa a suspender o tráfego dos bondes, mesmo a contragosto dos usuários, apenas um ano e meio após a inauguração. Assim, em 1915 a cidade de São Leopoldo se viu sem os seus bondes que custaram a seus idealizadores tanto trabalho e sacrifício.

SÃO LOURENÇO

Unidade da Federação: Minas Gerais
Latitude: 22° 06' 40" S
Altitude: 867 m
Longitude: 45° 02' 50" W
Área: 51 km²

1. Localização e história

O município está localizado na zona sul do Estado de Minas Gerais, em território montanhoso, distando 271 km em linha reta rumo sudoeste da capital do Estado.

Deve-se às entradas do bandeirante Lourenço Castanho Taques o conhecimento do sítio onde hoje se localiza o município. O local ficou conhecido como Pouso do Lourenço, isto em meados do século XVII.

Pouco a pouco foram se tornando apreciadas as qualidades peculiares de diversas fontes encontradas no local. Com o tempo a fama dessas águas passou a ser conhecida até em outros Estados como "Águas Santas do Viana" (João Francisco Viana foi um dos proprietários do local).

Em fins do século XIX, o comendador Bernardo Saturnino da Veiga adquiriu parte das terras e requereu ao governo do Estado o privilégio para exploração das águas medicinais, organizando em São Paulo a "Companhia de Águas de São Lourenço".

Foi confiada a captação das fontes ao engenheiro Alfredo Capelache de Gousbert, que auxiliado por Manuel Alves Esteves, já havia procedido ao mesmo trabalho em Caxambu e Caldas.

O privilégio deu-se em 4 de junho de 1890 e a 3 de outubro de 1891 foi criado o distrito de São Lourenço, município de Cristina.

Arquivo de Mário de Veiga G. de Oliveira — São Lourenço — 1921
São Lourenço's tram in August, 1921

Em primeiro plano a estação da estrada de ferro e ao fundo o hotel das águas, vendo-se a linha de bondes (foto do arquivo de Sivar Hoeppner Ferreira) — São Lourenço — 1926
In first plan the realway station and at bootton the hotel and we can see the tram-s tracks

A companhia foi dissolvida em 1895 após uma crise financeira e foi então adquirida por Afonso Noronha França, de sociedade com o médico Joaquim Nova. Mas com a morte em 1908 do primeiro sócio, a companhia voltou a sentir, e assim sucessivamente, várias empresas foram formadas, até ser fundada a Águas São Lourenço S. A., em 1925.

A 1.° de abril de 1927 foi criado o município de São Lourenço, por decreto estadual n.° 7.562 e confirmado pela lei estadual n.° 987, de 20 de setembro do mesmo ano, com território desmembrado de Pouso Alto.

2. Bondes

Afonso Noronha França, ao adquirir em 1905 a concessão das Águas de São Lourenço, reanimou a estância e então, no mesmo ano, colocou um serviço de bondes a tração animal até a estação da estrada de ferro, para o transporte de água. Com o serviço em ascenção, os moradores e veranistas passaram a usá-lo. Era composto de um veículo e um muar para tração. Dizem que os veranistas o apelidaram de "turco-móvel". [1] O cocheiro era o jovem Nenê Badra.

A pequena linha de bondes fazia o seguinte trajeto: das fontes passava pela Pensão Stela, subia pela rua do Grupo Escolar; parava defronte à Pensão Laurita (Hotel Rio Lisboa) então propriedade de João Badra; descia pelo Hotel Central e daí rumava para a estação.

Em 1908, com a morte de Afonso Noronha França, volta a companhia a entrar em decadência, passando por várias mãos, até que por volta de 1910 é arrendado o serviço de bondes pela Cia. Vieira Matos, e em 1923 é novamente adquirido pela Empresa de Águas de São Lourenço.

O capital da pequena empresa Vieira Matos era de 20:000$000 e a extensão da linha era de 2.300 m.

1) Roteiro de São Lourenço — Synésio Fagundes — Empresa A Montanha Editora — 1945.

Nessa época possuía a companhia dois cocheiros, dez muares para tração, três carros de passageiros e oito de carga, tendo transportado, em 1923 nas suas viagens, 1.200 passageiros e 2 milhões de kg de carga em seus bondes de serviço.

No início da década de 30, em vista da facilidade de comunicação com automóvel e ônibus, a pequena linha de bondes foi extinta.

São Lourenço (foto do arquivo de Robert Peschkes — Alemanha) — 1916

SÃO LUÍS

Unidade da Federação: Maranhão
Latitude: 2° 31' 42" S — **Longitude:** 44° 16' 42" W
Altitude: 4 m — **Área:** 502 km²

1. Localização e história

O município está localizado na margem ocidental da ilha de São Luís, limitado ao Norte pelo Oceano Atlântico, a Leste pelo município de Ribamar, a Oeste pela baía de São Marcos e ao Sul pelo estreito dos Mosquitos.

Após várias tentativas de colonização no século XVI, sem resultados práticos, só em 1612 os franceses De La Ravardiére, Rassily e o Barão de Sancy aportaram na Ilha Grande e, criando amizade com os aborígenes, ali construíram um forte, ao qual em homenagem ao rei Luiz XIII, deram o nome de Forte de São Luís. A 8 de setembro de 1612 é levantada uma cruz na ilha do Maranhão, que é benta ao troar a artilharia do forte.

Ao saberem desse domínio, os portugueses trataram de eliminar a ameaça. Após várias hostilidades foram efetuadas negociações e a 27 de novembro de 1614 é assinado um tratado de trégua por um ano.

Pouco depois, enquanto na França e Portugal era discutida a sorte do local, Jeronimo de Albuquerque e Alexandre de Moura sitiam os inimigos por mar e por terra, e a 3 de novembro de 1615 há a capitulação por parte dos franceses.

Em 1641 são holandeses que invadem o local, sendo expulsos em 1644 por Teixeira de Melo.

Uma companhia de comércio concebida e organizada em 1755 por Pombal, foi a grande responsável pelo desenvolvimento do Maranhão, naquele final do século XVIII.

Após a independência, o descontentamento popular contra as autoridades municipais chega ao auge, provocando a insurreição conhecida como "Balaiada". Era comandada por Manoel Francisco dos Anjos Ferreira, apelidado de "O balaio", daí o nome da revolta. Com a nomeação de Luiz Alves de Lima e Silva, mais tarde Duque de Caxias para presidente da província e comandante de armas em 7 de março de 1840, os insurretos foram abatidos.

Datam daí grandes melhoramentos e progresso na cidade, como fundação de numerosos engenhos de açúcar, obras do canal de Arapapai, criação da Repartição de Obras Públicas e criação do primeiro jornal diário "O Progresso".

Em 1863 começou a ser iluminada a gás hidrogênio.

2. Bondes

A primeira idéia para construção de linhas de bondes surgiu em 1870, quando o cidadão português José da Costa Guimarães e Souza, negociante estabelecido naquela cidade, em 25 de maio requereu à assembléia provincial "o estabelecimento de uma empresa de carros a vapor, pelo sistema **Road Steamers**, para condução de passageiros e cargas dentro desta capital, estendendo-se até a vila do Paço e outros lugares da vila de São Luís". (1)

1) Dic. Histórico e Geográfico da Prov. do Maranhão — C. A. Marques — 1870.

O requerente pedia para este contrato o privilégio exclusivo por dez anos, "obrigando-se a principiar o trabalho dentro de um ano após feito um pequeno reparo no Caminho Grande".

No dia seguinte à apresentação deste requerimento foi dado entrada a outro, assinado por várias pessoas, com a mesma idéia de estabelecer uma companhia para a qual pediam garantia de juros de 7% sobre o capital de 50 contos de réis. A assembléia legislativa não deu decisão alguma e apenas se limitou a expedir a lei que depois foi sancionada sob n.º 907, datada de 13 de julho de 1870.

Assim autorizado, o presidente da província, Augusto Olimpio Gomes de Castro, em 13 de janeiro de 1871 firmou um contrato com o cidadão José Maria Bennes, para estabelecer "uma linha de diligências sobre trilhos de ferro, e puxadas por animais ou a vapor, não só na capital como também partindo dela pelo Caminho Grande até a distância de duas léguas". [2] Foi aprovado esse contrato pela lei n.º 926 de 19 de maio de 1871. Ao que parece nada foi efetivado e tudo voltou à estaca zero.

Por decreto n.º 4.763 de 24 de julho de 1871 são aprovados os estatutos da "Companhia Carris de Ferro de São Luís do Maranhão". Esse decreto deu privilégio para 50 anos. Sua esfera de ação compreendia "a linha principal, que deverá partir da praça do Palácio até a distância de duas léguas e dois ramais para diferentes pontos da cidade". Os veículos foram fornecidos pela firma norte-americana John Stephenson. O capital da companhia era de 800:000$000, tendo sua sede na cidade do Rio de Janeiro, sendo seus primeiros diretores Joaquim Ernesto Pereira Viana, Rodrigo José Alves Souto e Evaristo J. de Sá.

O decreto n.º 2.037 de 29 de julho concedeu isenção de taxas para importação de materiais e veículos.

3. Inauguração

Em 1874, após os trabalhos preparatórios é inaugurado o serviço de bondes a burro, que foi talvez o de mais longa duração no Brasil. Foi um dos raros que se manteve durante todo o período do contrato. A extensão de suas linhas era de 12 mil m com 12 carros de passageiros. Havia também, pertencente à mesma empresa, uma linha suburbana para a localidade de Anil.

Apenas uma vez, em 1912, cogitou-se de instalar a tração elétrica. "Com esse objetivo lavrou-se um contrato entre a Intendência e Domingos Barros & Cia." [3] Mas esse contrato foi anulado e os bondinhos continuaram sua lenta marcha, enfrentando o progresso. Nessa época (1912) a companhia transportou 40 mil pessoas, com receita de 100:000$000 e despesa de 110:000$000 (10:000$000 de déficit).

Em 26 de setembro de 1912, a Empresa Ferro-Carril suspende o tráfego dos bondes inesperadamente, alegando a impossibilidade de trafegar nas ruas da Paz e Grande, devido à instalação de rede de esgotos. Enquanto os bondinhos estavam parados é feito novo pedido de prorrogação de prazo por Domingos de Barros, porém a câmara municipal rejeitou "in limine" as novas ponderações do candidato.

Um novo contratante requer, em janeiro de 1913, os serviços de tração elétrica. Era o eng. Luiz Rodolpho, porém a câmara municipal recusou esta proposta por cinco votos contra três.

Afinal, a 17 de julho de 1913 recomeçam a trafegar os bondes a burro na cidade, desanimando aqueles que aguardavam a mudança da tração para elétrica, e assim acreditavam ter fracassado a empresa que ia estabelecer esse melhoramento na cidade.

Em julho de 1915 chega a São Luís novo contratante para os serviços de viação elétrica. É o eng. Octávio Van Erven, que iria submeter à aprovação do intendente municipal os seus planos da usina, distribuição de iluminação pública e particular e o traçado das linhas de bondes. O prazo estabelecido para entrega dos serviços foi de

2) O mesmo — pág. 537

3) O Maranhão — Subsídios históricos e geográficos — Fran Pacheco — Tip. Teixeira — S. Luís — 1912 — pág. 170

dois anos e oito meses, considerado muito exíguo, dadas as dificuldades para importar material estrangeiro, devido à guerra.

O serviço de tramways compreendia nove linhas, com 26 km de trilhos aproximadamente e o sistema a adotar seria o mesmo do Rio de Janeiro.

Alguns meses depois o citado empresário renunciou à concessão, visto as fábricas de material necessário às obras, a maioria da Europa, não entregarem o material em tempo certo. Assim, São Luís ainda teve que esperar mais alguns anos para ver o bonde elétrico em suas ruas.

4. Primórdios do bonde elétrico

Ainda em 1921 J. Niepce Silva, passando por São Luís, escreve o seguinte sobre o transporte urbano:

"São Luís — Mais uma das mais frisantes provas concretas do acerto já externado sobre as qualidades paradoxais de São Luís, consiste no contraste que se mantém vivo e desconcertante no que concerne aos agentes urbanos de transporte.

"Na realidade, pelas ruas da capital maranhense circulam inúmeros automóveis. O desenvolvimento desses veículos oferece singulares proporções. Há um serviço de auto-ônibus. Entretanto, os bondes a burro prosseguem a sua existência tormentosa, estadeando as linhas esquivas de um passado longínquo.

"Remontam a quase meio século esses arcabouços que se arrastam bamboleantes pelas ruas, puxados por míseras parelhas de burricos, de cujo dorso magro, singrado de lanhaduras, exudam líquidos serosos ou espadanam jorros escarlates, aos chicotaços inclementes dos guias desalmados.

"Tendem, porém, a sumir-se tão deploráveis paradigmas dos antigos recursos, irmãos coevos dos hotéis de São Luís, incompatíveis com as linhas graves de uma capital.

"Breve caducará o contrato já firmado com ingleses para a construção da rede de bondes elétricos da cidade.

"É então possível, senão certo de que os milionários da terra se aventurem a deitar mãos à obra, surgindo enfim os novos tramways, que darão a São Luís menos apoucados aspectos, alcandorando-a ao nível de que ela intrinsecamente faz jus." (4)

Em junho de 1922 a prefeitura de São Luís abre concorrência pública pelo prazo de 130 dias, contados de 27 de junho, para a instalação e exploração dos serviços de luz e bondes por meio da eletricidade.

No dia 1.° de fevereiro de 1923, são realizadas duas reuniões no palácio do governo em São Luís, para tratar dos serviços de tração e luz elétrica, tendo o presidente do Estado, Godofredo Viana demonstrado o máximo interesse em resolver esse problema.

Godofredo Viana levantou a idéia de ser feito um empréstimo local, convidando as classes capitalistas a concorrer ao mesmo. Em seguida o deputado Magalhães de Almeida, no Rio de Janeiro, em abril, desperta o interesse de engenheiros norte-americanos, que no dia 23 de abril viajam para o Maranhão para estudar as possibilidades de instalação do serviço de água, esgotos, luz, tração elétrica e serviço de algodão. Fazia parte dessa comissão o engenheiro brasileiro Murillo Castelo Branco.

A lei n.° 1.059, de 17 de abril de 1923, providencia sobre o serviço de luz e tração elétrica na capital.

Em meados do ano de 1923, o mesmo deputado acima citado parte em missão oficial aos Estados Unidos, quando permaneceu 12 dias em Nova Iorque e ali fecha contrato para construção do abastecimento de água, esgotos, luz, força e tração elétrica em São Luís, bem como a montagem de aparelhos do serviço de prensagem e limpeza de algodão.

Os serviços foram contratados com a firma americana Ulen & Company, conhecida

4) Aspectos do Norte — J. Niepce Silva — 1921 — pág. 119.

universalmente. Nessa época essa empresa estava procedendo a várias instalações importantes nos Estados Unidos, inclusive a construção de um tunel de 30 km destinado a aumentar o abastecimento de água de Nova Iorque.

Para pagamento das obras em São Luís o governo emitiu títulos no valor de US$ 1 milhão que só deveriam ser empregados para esse fim.

Em notícia, um jornal de São Luís enumera os projetos da Ulen & Co.:

"A instalação elétrica completa na cidade de São Luís compreenderá: a) uma usina central; b) iluminação das ruas e distribuição de força e luz; c) bondes elétricos na cidade de São Luís ao Anil. A usina elétrica ficará localizada na rua Cândido Mendes.

A disposição geral das linhas de bondes consiste essencialmente em uma linha principal leste-oeste, através da cidade com uma outra linha circular para o norte e outra para o sul. Ficará assim servido o centro da cidade e as linhas a circularão toda, passando por diversas ruas e tocando no bairro comarcial, na estrada de ferro, cemitério, hospitais, fábricas, igrejas, escolas etc.

Será fornecida uma corrente de 600 V para o "trolley" por um grupo gerador. Na cidade os trilhos serão de fenda, pesando 20 kg/m. A cada trilho de 30 m corresponderão dez dormentes.

Haverá no perímetro da cidade quatro bondes de oito bancos cada um, tipo aberto de um só truck, com dois motores, tipo 25 Hp, 550 V, um motor adiante e um atrás. Cada bonde pesará 6 t e comportará 40 passageiros.

Preparar-se-á um edifício capaz de acomodar seis carros pelo menos e uma pequena oficina, além de um motor gerador de 100 kW. Esse edifício será na estação ou proximidades. O grupo motor-gerador instalado no edifício dará energia para a linha do Anil, na qual se empregarão dois carros do mesmo tipo dos outros, com a diferença porém, da lotação, que será de 50 passageiros cada." ([5])

5. Chegada do material e inauguração do bonde elétrico

Em junho de 1924 já se encontravam em São Luís, onde chegaram pelo vapor "Hubert" os bondes elétricos encomendados em Nova Iorque para o serviço de viação. Eram da fábrica americana J. G. Brill.

Enfim chega o dia da inauguração: 7 de setembro de 1924, dia festivo tanto para o Brasil, como para São Luís. A festa de inauguração foi belíssima. No primeiro bonde a trafegar viajaram Godofredo Viana, presidente do Estado, deputado Magalhães de Almeida e outras autoridades. Em sessão solene na câmara municipal, assistida por um grande número de pessoas, Godofredo Viana pronunciou um discurso mostrando aos presentes qual tinha sido a sua obra.

Note-se que a firma Ulen construiu o sistema elétrico para iluminação, águas, esgotos, força, luz e bondes, mas o contrato para a manutenção desses serviços foi efetuado com a firma também americana Brighton & Cia. Inc.

Em janeiro de 1925 é inaugurada uma nova linha de bondes que ia desde a rampa de desembarque até a estação da estrada de ferro. Mas o progresso parou aí e a firma empresária não pôde continuar a dirigir os trabalhos, o que provocou em 1.° de abril de 1926, a recisão amigável do contrato com a firma Brighton & Co. Em seguida é assinado novo contrato, com a firma construtora Ulen & Cia. para que esta se incumbisse dessa administração.

O referido ato foi publicado no Diário Oficial de 20 de abril de 1926. Era governador então José Maria Magalhães de Almeida.

Posteriormente a companhia construiu alguns carros e fechou dois: um grande, da linha suburbana do Anil e outro pequeno da linha estrada de ferro.

As linhas em tráfego eram estas no fim da década de 30: Anil, João Paulo, Monte Castelo (Areal), Gonçalves Dias (a mais sofisticada delas), Estrada de Ferro e São Pantaleão.

5) Jornal "A Pacotilha" de novembro de 1923.

Bonde reinaugurado no "campus" da Cidade Universitária Paulo VI (foto de Allen Morrison) — São Luis — 1980
Reinaugurated tram on University city Paulo VI's "Campus"

Cidade Universitária Paulo VI (foto de Allen Morrison) — São Luis — 1980

Apesar de sua pouca expansão, os bondes muito serviram aos moradores de São Luís e como todos seus congêneres, foram desbancados por um sistema que se dizia mais moderno e melhor: o auto-ônibus, que ao invés de trabalhar em conjunto, fez o impossível para acabar com seu concorrente mais procurado pelos que não tinham possibilidade de pagar mais pela sua condução. Assim em outubro de 1966 corre o último bonde na cidade de São Luís.

6. Bonde volta a funcionar

Alguns veículos foram conservados em parques e jardins, o que possibilitou que em 1.º de agosto de 1978 a Fesma-Federação das Escolas Superiores do Maranhão abrisse ao tráfego uma pequena linha para servir aos universitários, no campus da Cidade Universitária Paulo VI. Os motores dos veículos foram fornecidos pela CTC do Rio de Janeiro (Santa Tereza) e o serviço é mantido regularmente, já conhecido em todo mundo pelos admiradores desse tipo de transporte coletivo. O veículo em tráfego é um carro simples, aberto, de quatro rodas, construído pela Brill em 1924 e que inaugurou o serviço elétrico na cidade. A linha agora inaugurada tem 1,34 km e liga a rodovia ao "campus" da Fesma. Os bondes trafegam regularmente nos dias úteis das 8 h às 18 h. Aos domingos e feriados não trafegam.

TRÓLEIBUS

(Folha de S. Paulo de 24-1-1982) **Emir M. Nogueira**

A reinauguração de uma linha de ônibus elétricos em São Paulo repôs também em circulação o termo inglês que designa esses veículos, Trolleybus, aportuguesado pelos jornais ora em tróleibus ora em trólebus. Embora esta última grafia goze das boas graças oficiais (é a registrada na maioria dos dicionários), a primeira parece corresponder mais fielmente à pronúncia corrente pelo menos em São Paulo.

O primeiro elemento do composto, trólei, é a palavra familiar a quem viveu no interior — nome dado a uma carruagem rústica, puxada a cavalo, muito comum, antes da era do automóvel, algo parecida com a charrete ou a aranha.

É bem verdade que o trólei (ou trole, como querem outros) não passa, a rigor, do nome da haste ou alavanca que capta dos fios a corrente elétrica e a transmite ao mecanismo dos veículos; com o tempo, trólei passou a sinônimo de veículos que adotam esse sistema, como o velho bonde elétrico e outros; depois, no Brasil, começou a ser mais usado como designativo de tal carruagem rústica a que nos referimos, embora não haja nesta, interferência alguma de energia elétrica.

Seja como for, em qualquer dos seus sentidos, a pronúncia brasileira daquela palavra inglesa tende sempre a ditongar a sílaba final (trólei) independentemente do que nos digam os dicionários. Essa tendência mantém-se no composto tróleibus. De passagem, recorde-se que bus é apenas a última sílaba da palavra latina omnibus (para todos) que a língua inglesa usa para designar o universalmente conhecido tipo de veículo. O português ficou com a forma latina integral, apenas simplificada graficamente — ônibus.

Semelhante a trolleybus, há um aportuguesamento absolutamente irreal do termo esportivo inglês Volleyball. O vocabulário oficial manda que se grafe volibol, mas a pronúncia consagrada entre nós, irrecusavelmente, é voleibol. Essa pronúncia é confirmada na forma reduzida vôlei. Em resumo, a forma "certa" oficial, vai sendo cada vez mais descartada, em favor daquela que corresponde à realidade da pronúncia brasileira. O mesmo acontece com tróleibus em relação a trólebus.

SÃO PAULO

Unidade da Federação: São Paulo
Latitude: 23° 32' 36" S — **Longitude:** 46° 37' 59" W
Altitude: 800 m — **Área:** 1 493 km²

1. História

São Paulo, capital do Estado do mesmo nome, foi fundada em 25 de janeiro de 1554, por 13 jesuítas, sob as ordens de Manuel da Nóbrega, que ali, junto à taba de choças do cacique Tibiriçá, sob o nome de São Paulo de Piratininga, deu início à nova povoação.

O município foi criado pelo foral de 5 de setembro de 1558 que transferiu a sede da vila de Santo André para aquele local. Por provisão de 22 de março de 1681, a vila de São Paulo passa a ser sede da capitania. Por carta régia de 11 de junho de 1711 adquire foros de cidade e por carta régia de 18 de dezembro de 1815, eleva-se à categoria de capital.

Com as entradas e bandeiras, os paulistas, no século XVII ampliaram os limites do Brasil, descobrindo novos territórios e minas de ouro e pedras preciosas. O território da capitania de São Paulo, por volta de 1711 era superior a 3,5 milhões de m²

Rua Quinze de Novembro e o bonde a burro (foto do Museu da Imagem e do Som) — São Paulo — 1879
XV de Novembro street and the horse car

Cocheira do Braz da Cia. Viação Paulista — São Paulo — 1890
Coach-house from Cia. Viação Paulista in Braz Ward

ou seja, quase a metade do Brasil.

Em 1865, graças a esforços de Irineu Evangelista de Souza, o Barão de Mauá, as primeiras composições ferroviárias da São Paulo Railway chegam a São Paulo, estabelecendo a ligação até o porto de Santos. A cidade, aliada à cafeicultura sente um surto progressista sem paralelo. Pouco depois chegam à capital as linhas da Sorocabana Railway, Ituana, Companhia Paulista de Estradas de Ferro e Companhia São Paulo-Rio, depois adquirida pela Estrada de Ferro Central do Brasil.

Na última década do século XIX, São Paulo podia se gabar de possuir um serviço de águas e esgotos perfeitos para a época. Em 70 anos, a população quase triplicara e pouco a pouco a cidade se tornava um centro cosmopolita de grande envergadura, só sendo superado no Brasil, pela Capital Federal, Rio de Janeiro. No início do século, graças ao potencial hidroelétrico, a cidade se industrializa, chegando a ser o maior centro industrial da América Latina.

2. Bondes

Em 1871, por força da lei provincial n.° 11 de 9 de março é dado privilégio ao eng. Nicolau dos Santos França Leite "ou a quem melhores vantagens oferecer", para estabelecer "uma linha de diligências tiradas por animais, sobre trilhos de ferro, que partindo do centro da cidade se dirija às estações do caminho de ferro". Daí surgiu a "Companhia de Carris de Ferro de São Paulo", com sede no Rio de Janeiro. Começa o trabalho de assentamento dos trilhos e com tal ritmo, que em menos de um ano e meio foi efetuada a inauguração dos bondinhos.

Em 12 de outubro de 1872, transitam entre a rua do Carmo e a Luz os primeiros bondes a burro na cidade de São Paulo, seguindo este itinerário: rua do Carmo, travessa Santa Tereza, largo da Sé, ruas Direita, do Comércio, da Quitanda, São Bento, largo São Bento, rua de São José, Ladeira do Acu (S. João), rua do Seminário e rua Alegre até as estações do Caminho de Ferro.

A companhia iniciou os seus serviços com apenas seis carros para passageiros que logo se tornaram escassos, precisando a companhia importar outros. Eram da fábrica norte-americana John Stephenson. Em 1873 o material rodante foi acrescido de mais 16 veículos e em 1888 já se compunha de 41 carros para passageiros e dez para cargas.

Em julho de 1890 tem início as atividades de outra empresa "Companhia Paulista de Transportes" que instala linhas de bondes a burro para o Ipiranga.

Aos 4 de abril de 1889 é dada concessão a outra empresa, chamada "Companhia Ferro-Carril do Bom Retiro a Bela Vista", que foi inaugurada em caráter provisório em fevereiro de 1890 e no dia 3 de agosto de 1891 dá-se a inauguração oficial, com o nome de "Companhia Ferro-Carril de São Paulo".

3. Companhia Viação Paulista

Em 1892, visando melhoria dos serviços e evitar muitas demandas judiciais, é formada a "Companhia Viação Paulista", que se propunha unificar todas as companhias então existentes em uma só, já que todas elas foram construídas com a mesma bitola: 1,05m e assim a unificação facilmente se tornou possível. Assim, pôde a nova companhia trabalhar mais à vontade e em 1896 eram divididas suas atividades em quatro seções, a saber:

1.º) Bom Retiro: abrangendo as linhas da Liberdade a Ponte Grande, rua Helvétia, Amador Bueno, Palmeiras, Barra Funda, av. Paulista, rua da Beneficência Portuguesa e Santo Antonio.

2.º) Cambuci — Ipiranga, Moóca, pela rua do Hospício, Jardim, Mercado, Cambuci, Vila Deodoro a Vila Mariana (via av. Lins de Vasconcelos).

3.º) Santa Cecília — Perdizes, Vila Buarque, Consolação, Santa Cecília, Vitória, Higienópolis, alameda Glete, Aurora, Bambus e largo Guaianazes.

4.º) Brás — Imigração, rua Piratininga, Moóca, Hipódromo, rua Müller, marco de légua e rua do Oriente.

O número total de veículos então era de 77 bondes.

Bonde aberto de nove bancos (foto de Carlheinz Hahmann na av. Paulista) — São Paulo — 1946
Open car of nine benchs. Photo in Paulista avenue of São Paulo

Bonde correio em frente à estação da Luz (foto de Carlheinz Hahmann) — São Paulo — 1945
Post-Office tram in fronte of Luz Railway Station

4. Empresa de Bondes de Sant'Ana

Em 7 de agosto de 1890 é efetuado novo contrato para o estabelecimento de nova companhia de bondes. Era a "Empresa de Bondes de Sant'Ana" que não foi incorporada à Cia. Viação Paulista porque seus serviços eram fora da zona central da cidade, pois seu ponto inicial era na Ponte Grande e terminava no alto de Sant'Ana. Companhia pequena que era, sem possibilidades de expansão, foi mantendo seus serviços com apenas dois carros de passageiros e assim mesmo se manteve até maio de 1907, quando o povo, revoltado pelos maus serviços prestados, promoveu um quebra-quebra inutilizando todos os seus carros. Esta foi a última empresa de bondes a burro que funcionou em São Paulo.

5. Carris de Ferro São Paulo a Santo Amaro

Em 1880 é dada a concessão a Alberto Kuhlmann e Euzébio Inocêncio Vaz Lobo da Câmara Leal, para a "construção de uma linha de bondes desta capital à Vila de Santo Amaro".

A Cia. Carris de Ferro previamente consultada, não se opôs à medida já que não feria os seus direitos, pois pela proposta a linha para Santo Amaro teria seu ponto inicial na rua da Liberdade, esquina da rua de São Joaquim, que era exatamente o ponto final da linha da Liberdade da referida companhia.

A bitola seria a mesma das companhias que trafegavam em São Paulo, isto é 1,05 m. A tração que se previa inicialmente era por animais, mas antes da inauguração foi substituída pelo vapor, com pequenas locomotivas Krauss.

Em 25 de janeiro de 1885 é efetuada uma inauguração provisória entre São Joaquim e Vila Mariana e finalmente a 14 de março de 1886 dá-se a inauguração oficial de toda a linha, com a presença de inúmeras autoridades e pessoas de destaque.

As locomotivas, inicialmente em número de duas, eram da fábrica "Krauss" ale-

más e se chamavam "Conde de Itu" e "Souza Queiroz". Eram revestidas exteriormente de forma que todas as peças móveis do maquinismo ficavam cobertas.

Av. Rangel Pestana — Filas de bondes após um acidente — São Paulo — 29.1.1958
Tram's rank after an accident in Rangel Pestana avenue

Rua Florêncio de Abreu e um bonde lotado — São Paulo — 1958
Florêncio de Abreu street and a filled tram

A extensão da linha era de 19.100 m e o percurso era coberto em 1 h e 20 min de sacolejante viagem, com parada nas seguintes estações: Vila Mariana, Encontro, Volta Redonda, Estação de Santo Amaro e Ponto da Vila. Existiam três trens diários entre São Joaquim e Santo Amaro, com saída às 8 h, 12 h e 15 h e com volta de Santo Amaro às 10,15 h, 13,31 h e 17,10 h. O preço da passagem, então caríssimo para a época, era de 700 réis e segunda classe 500 réis.

Pouco a pouco os serviços foram ficando deficitários e por falta de possibilidades de renovação acabou sendo decretada a liquidação forçada da companhia em 8 de fevereiro de 1900. Foi arrematada em leilão pela então nascente "The São Paulo Tramway Light and Power Co. Ltd." que estava instalando os bondes elétricos pela cidade.

6. A "Light"

Em 8 de julho de 1897 é assinada a lei n.° 304 que autorizava a concessão para o lançamento de bondes elétricos em São Paulo a Francisco Antonio Gualco e Antonio Augusto de Souza. Esses concessionários, não encontrando aqui no Brasil o capital necessário para tal empreendimento, resolveram buscá-lo no Canadá, onde Francisco Antonio Gualco residia; ali ele conseguiu interessar sete grandes capitalistas e lá mesmo fundaram a "The São Paulo Railway Light and Power Co.". E em 7 de abril de 1899 a rainha Vitória da Inglaterra concede carta-patente de incorporação àquela companhia. O capital inicial era de US$ 6 milhões. Logo em seguida o nome foi alterado para "The São Paulo Tramway Light and Power Co." para não haver confusão com a ferrovia "The São Paulo Railway Co".

Em 1899 é endereçado pelo jovem advogado canadense Alexandre Mackenzie, contratado pela nova empresa, ao então presidente Campos Sales, uma petição de autorização para a Light funcionar no Brasil, e transferindo para ela o contrato do privilégio Gualco e Souza. Em 28 de setembro do mesmo ano é assinada no 5.° tabelião a escritura de transferência do referido contrato.

O engenheiro norte-americano Frederick S. Pearson da "Metropolitan Street Railway of New York" cuidou da parte da construção e posteriormente foi eleito presidente da empresa, tendo falecido em viagem para os Estados Unidos, no transatlântico Luzitânia, quando este foi torpedeado em 1915, por um submarino alemão, durante a guerra.

7. Inauguração do bonde elétrico

Finalmente, a 7 de maio de 1900 é festivamente efetuada a inauguração do bonde elétrico em São Paulo, com a presença do conselheiro Rodrigues Alves, então presidente do Estado e todo o escalão de autoridades civis, militares, eclesiásticas, além de grande número de pessoas que lotou os bondes durante todo o dia, já que foram liberadas as passagens para esse evento naquela data. A primeira linha seguia para a Barra Funda.

A Companhia Viação Paulista, que ainda mantinha os serviços de bondes a tração animal, não suportando as despesas, foi à falência, sendo seus bens também arrematados em leilão pela Light, em 27 de abril de 1901, por 810:000$000.

As linhas foram se estendendo para diversos bairros e as de bondes a burro, pouco a pouco, foram substituídas pelos elétricos. A última, como já dissemos, foi a de Santana, que foi eletrificada em 8 de outubro de 1908.

Em abril de 1912 é requerida pela Light autorização para a eletrificação do tramway de Santo Amaro. Como é sabido, até 1937, Santo Amaro era município independente e por esse motivo a concessão para eletrificação e mesmo posterior fiscalização seria de competência do governo do Estado, por intermédio da Secretaria da Agricultura, Viação e Obras Públicas, pois era considerada estrada de ferro.

No dia 7 de julho de 1913 é inaugurado o novo serviço, com novos bondes especialmente importados dos Estados Unidos, da fábrica J. G. Brill. Eram bondes fechados, com todo o conforto da época em carros suburbanos.

O célebre "camarão" na av. Paulista (foto de Carlheinz Hahmann) — São Paulo — 1945
The famous "camarão" in Paulista avenue in São Paulo

Bonde ex-aberto, reformado pela CMTC (foto do arquivo de Carlheinz Hahmann) — 1955
Ex-open tram reformed by CMTC in São Paulo

8. Material rodante

Desde 1904 a própria companhia construía seus bondes, apenas importando os motores. Em 1906 é adquirido nos Estados Unidos um bonde de luxo, para recepções e chegou a São Paulo a 22 de junho desse ano. Era da fábrica St. Louis Car Co. e era um dos mais luxuosos da época no Brasil. Muitas altas autoridades nacionais e estrangeiras nele viajaram.

Av. São João e o bonde Centex (foto de Carlheinz Hahmann) — 1948
São João avenue and a Centex tram

Rua Xavier de Toledo vendo-se o novo Centex (foto do arquivo de Carlheinz Hahmann) — 1948
Xavier de Toledo street and the new Centex

Em 1913 foi construído o último bonde pequeno de quatro rodas. Em 1917 é lançado um novo tipo, chamado Penha, pois só servia àquele bairro. Era duplo, com dois trucks e freio Westinghouse, com 13 bancos, da fábrica Brill. Eram quatro que serviram até 1930, quando foram desmontados.

Em 1921 a Light iniciou a fabricação do então chamado tipo 1921, que foi o mais popular da época. Foram construídos 70 desse tipo. Em 1925 foi lançado o tipo Rio e em 1927 apareceram os célebres "camarões", que foram os mais conhecidos e serviram ao transporte coletivo por bondes até sua extinção. Foram importados do Canadá, construídos pela Canadian Car & Foundry Co. Em número de 100, muito auxiliaram o transporte urbano de São Paulo, numa época em que começava a concorrência do auto-ônibus.

Em 1934 o número total de carros de passageiros era de 550 unidades para 258,274 km de linha e para uma população de um milhão de habitantes.

Que seria de nossa população durante a guerra de 1939/1945, se não fossem os bondes? Quanto ajudaram esses veículos nessa época de escassez de gasolina! No entanto foram os primeiros a serem condenados, após a guerra com a fartura do petróleo.

O contrato com a municipalidade para o serviço de bondes terminava em 17 de julho de 1941 e a Cia. Light em 1937 oficiou à prefeitura anunciando a sua resolução de não mais empregar sua atividade na prestação do serviço de transporte coletivo na Capital, a partir daquela data. É então criada, pelo prefeito Prestes Maia, a "Comissão de Estudos do Transporte Coletivo do Município de São Paulo", para estudar o meio mais viável de se manter o serviço.

Porém, em 1939, é deflagrada a segunda Guerra Mundial e pouco antes do término do contrato, a pedido do prefeito da Capital, o governo federal emite o decreto-lei n.° 3.366, que obriga a Light a manter os serviços de transporte coletivo.

9. CMTC

Com o fim da guerra, em 1945, esse decreto n.° 3.366 foi revogado e foi então organizada a "Companhia Municipal de Transportes Coletivos", que teria a função de manter os serviços de transportes coletivos no município da Capital.

Av. Cons. Rodrigues Alves e o carro n.° 2111 da linha Santo Amaro (foto de Carlheinz Hahmann) — São Paulo — 1946
Cons. Rodrigues Alves avenue and the car n.° 2111 from Santo Amaro suburban line

Em 14 de março de 1947 foi realizado, no gabinete do prefeito, o ato de assinatura de constituição da CMTC.

A Light que vinha mantendo o serviço de bondes em estado precário devido à falta de peças e desinteresse total por esse sistema, havia encostado muitos veículos, para deles tirar peças a fim de evitar a paralisação de outros. Assim, a primeira providência da recém-formada CMTC foi a compra de novas unidades para reforçar o abalado material rodante de São Paulo. Em 14 de janeiro de 1947 são adquiridos nos Estados Unidos 75 bondes elétricos fechados e mais 30 ônibus elétricos, já que era projeto instalar um serviço de trólebus para ajudar o precário serviço de ônibus. Também foram adquiridos em São Paulo mais 60 auto-ônibus novos, uma vez que as poucas companhias particulares que então existiam seriam incorporadas à CMTC, que teria o monopólio do transporte coletivo dentro da cidade.

Bonde suburbano de Santo Amaro em frente à parada Ipê (foto de Carlheinz Hahmann) — São Paulo —1941
Suburban car of Santo Amaro line, in front of Ipê station

Os bondes adquiridos eram do tipo "Centex", que haviam sido construídos em 1938 para trafegarem na 5.ª Avenida em Nova Iorque, onde os serviços foram erradicados em dezembro de 1946. Eram bondes modernos, com assentos estofados, grande parte dos comandos automáticos e o motorneiro trabalhava sentado, sendo prevista a cobrança de passagens pelo próprio motorneiro, sem necessitar de cobrador, mas esse sistema não foi usado em São Paulo.

Para se ajustar às condições de vida da época, a nova companhia obteve da prefeitura autorização para elevar a tarifa de suas passagens, pois havia iniciado sua gestão a 1.º de julho de 1947, com a mesma tarifa mantida pela Light, desde 1909, ou seja 200 réis, depois 0,20 centavos.

A 1.º de agosto são elevadas as tarifas de 0,20 centavos para 0,50 centavos, o que motivou revolta popular, de que se aproveitaram os célebres agitadores e ex-proprietários de empresas de ônibus para insuflarem ainda mais a revolta, resultando daí destruição de bondes e ônibus e quase depredação do prédio da prefeitura, então na rua Líbero Badaró, onde a polícia prevenida a tempo, evitou maiores consequências.

Os resultados foram catastróficos. O material rodante, que já era escasso tornou-se ainda mais imprestável e o povo, que era o principal beneficiário desse tipo de condução, ficou sem transporte enquanto os talvez promotores desse levante viajavam em seus automóveis particulares.

Após algumas reformas, voltaram a trafegar os bondes e ônibus, mas deixando o povo mal servido, o que somente foi remediado em parte, com a autorização do governo municipal, em 1958, da entrada de companhias particulares de ônibus no serviço.

Os bondes foram servindo sendo pouco a pouco substituidos pelos ônibus a diesel (mais poluição e menor numero de passageiros por veiculo e combustivel importado). Em principios da década de 60, os ultimos bondes abertos foram retirados de circulação e várias linhas extintas. Afinal em março de 1968, no dia 27 é efetuada a viagem final, na ultima linha remanescente a de Santo Amaro. Nesta linha, que servia como o atual pré-metrô, raramente havia congestionamento e foi retirada porque, como acontecia principalmente nas Américas, era um obstáculo no caminho de "grandes" empreendimentos.

O fim... Estaçao Alameda Glette e os bondes encostados — Sao Paulo — 27.12.1961
The end... Alameda Glette car house and the old trams

Rua Xavier de Toledo — foto de 28-12-1945
Xavier de Toledo Street in São Paulo

10. Trólebus

Em 22 de abril de 1949 é iniciado em São Paulo o serviço de trólebus, com 30 veículos importados, sendo 20 da fábrica Westram, norte-americana; seis Pullmann, também americanos e quatro da British United Transit Co (BUT) de procedência inglesa. Era o perfeito substituto ou auxiliar paralelo do bonde pois não gastava combustível importado, além de ter mais maleabilidade nas ruas. Apesar disso, sofreu pressões de todos os lados e só mesmo por força de alguns abnegados é que se manteve o serviço até hoje.

Em 1953 a frota foi aumentada com mais 50 trólebus alemães da marca "Waggonfabrik Uerdinger" com carroceria "Henschel" e sistema elétrico da "Siemens/Schuckert". Em seguida foram adquiridos mais 75 já usados da fábrica norte-americana J. G. Brill, dos quais muitos ainda estão em tráfego nas ruas de São Paulo, sendo os mais antigos veículos de transporte coletivo em tráfego no mundo. Em 1958 os trólebus passaram a ser fabricados no Brasil, pela "Trólebus Villares S. A. logo seguida pela Massari e pela própria CMTC.

Outras cidades do país seguiram o exemplo de São Paulo, mas como já vimos, poucas o mantiveram, pois foram encontradas dificuldades de todos os lados para se manterem e algumas, em menos de cinco anos de tráfego, tinham seus serviços extintos. Até hoje vemos a dificuldade que há na obtenção de qualquer financiamento para reforma, construção ou instalação de novos sistemas. Talvez por não depender de combustível e material do Exterior, daí advenha essa dificuldade.

Em 1974, a prefeitura municipal e o governo do Estado estabeleceram convênio com vistas ao desenvolvimento de um estudo comum, do que resultou o plano Sistran - Estudo do Sistema de Transportes Urbanos de Passageiros na Região Metropolitana de São Paulo.

Em abril de 1977 a prefeitura de São Paulo criou, na CMTC, a diretoria do sistema de trólebus, incumbida numa primeira fase, do detalhamento dos estudos sobre trólebus, em conjunto com a EBTU, CNPU e GEIPOT. Foi resolvida em agosto de 1977 a ampliação do sistema de trólebus, com a implantação em 36 meses de um subsistema com 200 novos veículos, 15 subestações, uma garagem e aproximadamente 44 km de rede aérea.

Trolebus Pullmann — São Paulo — 1950

Trólebus ACF Brill — São Paulo — 1968

Venceu a concorrência pública, para fornecimento de novos veículos, a indústria Ciferal, que junto com a Scania e Tectronic, em meados de 1979 apresentava o protótipo do novo veículo, que custaria cerca de Cr$ 3 milhões.

Previa-se então a implantação, em cinco anos, de 1.300 veículos novos, dos quais 450 seriam do tipo articulado. Por falta de verbas, em princípio de abril de 1981 o prefeito anunciava a possível paralisação da implantação da segunda fase do projeto dos trólebus. Em princípio de 1982 são liberadas algumas verbas pelo governo federal, por intermédio da EBTU e tem início a instalação da primeira linha da segunda fase, ligando Pinheiros à estação Santa Cruz do Metrô (linha 775T) com 14 km e inaugurada

São Paulo — Trólebus Villares — Fabricação nacional (foto do arquivo de Carlos Alberto R. Carvalho) — 1978
Trolleybus Villares. Brazilian built

Largo São José do Belém e o trólebus Villares com 20 anos de uso constante (foto do arquivo de Carlos Alberto R. Carvalho) — São Paulo — 1978
São José do Belém square and the Villares trolleybus with 20 years of constant traffic

solenemente pelo prefeito Salim Curiati no dia 25 de maio de 1982.

Em junho é liberada nova verba para auxiliar a instalação do serviço de trólebus e é iniciada a construção da linha Santo Amaro - praça da Bandeira, via av. Nove de Julho, que é inaugurada parcialmente (Santo Amaro - Itaim) em 10 de novembro de 1982, com novos trólebus Tectronic/Marcopolo/Scania.

Sem ser necessária instalação de nova rede aérea é inaugurada em 10 de agosto uma linha circular sob o número 595C, com a tarifa reduzida para Cr$ 20. Tinha a extensão de 6,2 m. Em 29 de janeiro de 1983 é finalmente inaugurada a totalidade do trajeto Santo Amaro/praça das Bandeiras, via av. Nove de Julho.

Um trólebus economiza, em um ano de operação, 47 mil l de óleo diesel e evita a poluição atmosférica equivalente a 3 t de monóxido de carbono.

Em março de 1983, a frota de trólebus novos da CMTC já atingia 290 unidades.

Trolebus nacional da Ciferal/Scânia/Tectronic (foto de Carlos Alberto R. Carvalho) — São Paulo — 1980
Brazilian trolleybus from Ciferal/Scânia/Tectronic

Parque D. Pedro II e o novo trólebus Ciferal (foto do arquivo de Carlos Alberto R. Carvalho) — São Paulo — 1980
D. Pedro II park and the new trolleybus from Ciferal factory

Av. Paes de Barros (foto de Carlos Alberto R. de Carvalho) — São Paulo — 1980
Paes de Barros avenue in 1980

Novo ônibus articulado em experiência na cidade (foto de Carlos Alberto R. Carvalho) — São Paulo — 1981
New articulated bus in test in São Paulo city

OS BONDES

Transporte coletivo de outrora,
Barata passagem a seu preço,
Me aparecendo em sonhos agora,
Um tempo feliz, que não esqueço.
Por duzentos réis, ia na hora
Por toda a parte, no seu endereço,
Viajava-se bem o mundo afora,
No itinerário seu, sem tropeço.
Oh! bondes de um fúlgido passado,
Que tantas emoções me têm dado,
Tantos prazeres e menestréis...
Bondes que agora só vejo em sonho,
Recordando esse tempo risonho,
Da tarifa dos duzentos réis.

P. Meula.

(Jornal S. Paulo Zona Sul de 10/9/82)

SOBRAL

Unidade da Federação: Ceará
Latitude: 3° 41' 23" S **Longitude:** 40° 21' 27" W
Altitude 75 m **Área:** 2.448 km²

1. Localização e história

O município se situa na zona do sertão centro-norte do Estado do Ceará, distando 204 km em linha reta de Fortaleza. A região foi povoada por famílias fugidas da guerra contra os holandeses, durante o século XVIII, sendo um dos primeiros núcleos o que foi formado nas imediações do riacho Guimarães. O fundador do povoado foi o alferes Lourenço Guimarães de Azevedo. Começaram a se formar fazendas de criação de gado e indústria de "carne de sol", dadas às excelências do gado ali criados. De uma dessas grandes propriedades, nasceu a cidade de Sobral.

Era a fazenda Caiçara, de propriedade do capitão Antonio Rodrigues Magalhães e sua mulher, dona Quitéria Marques de Jesus. Ao seu redor foram surgindo pequenas casas de taipa.

Em 1746 o padre Antonio Carvalho Albuquerque, em terra cedida pelo proprietário da fazenda, ergue uma pequena capela em homenagem a Nossa Senhora da Conceição. Em 1766 por carta régia de 22 de julho, o governador Manuel da Cunha Menezes estabelece uma vila no local, que passaria a chamar-se Vila Distinta e Real de Sobral, o que é efetivado em 14 de novembro de 1772. Aos 5 de julho de 1773 dá-se a instalação solene do novo município, desmembrado do de Fortaleza.

No princípio do século XIX, o município de segunda grandeza no Estado, segundo o governador Bernardo Manuel de Vasconcelos era o de Sobral.

Em 12 de janeiro de 1841, por lei n.° 299 é elevada à categoria de cidade, com o nome de Fidelíssima Cidade de Januária do Aracaú, em homenagem à irmã de D. Pedro II, porém por lei n.° 244 do brigadeiro José Joaquim Coelho, em 21 de outubro de 1842, foi restabelecido o nome de Sobral.

Em 1883 já não havia um escravo em terras sobralenses, por força da "Sociedade Abolicionista de Sobral", fundada em 1871.

Tornou-se um dos maiores municípios criadores de bovinos, caprinos e ovinos, exportando gado para outros Estados. Possui também um dos maiores parques industriais do Estado, principalmente na transformação da carnaúba. É chamada "A Princesa do Norte".

2. Bondes

Em fins do século XIX chegava a Sobral os trilhos da Estrada de Ferro de Sobral, depois Rede Viação Cearense. Em 1894 é fundada na cidade uma sociedade para o fim de construir e explorar uma linha de bondes a tração animada, que ligasse a estação ao centro da cidade. Da sociedade faziam parte Antonio Regino do Amaral, Ernesto Deocleciano de Albuquerque, José Figueira de Saboia e Silva, Vicente Adeodato Carneiro e João Frederico Rodrigues Pimentel. A nova empresa foi chamada "Empresa Carril Sobralense" e a finalidade era a "exploração do transporte de passageiros e cargas, da estação da via férrea ao centro da cidade".

No mesmo ano foram inaugurados os serviços, com "três ou quatro bondes, com

capacidade cada um, para 30 passageiros, os quais eram puxados por uma parelha de burros". [1]

Era uma única linha, com o seguinte traçado: os trilhos saíam da estação da estrada de ferro, passando pela rua de trás da Igreja do Patrocínio, rua Conselheiro José Júlio, travessa do Xerez, rua José Saboia, frente da igreja do Rosário, ruas cel. Campelo (hoje Ernesto Deocleciano) Senador Paulo, terminando na praça do Menino Deus, defronte aos sobrados que abriam a rua Senador Paula.

Posteriormente a linha foi prolongada até o atual Boulevard Barão do Rio Branco, antiga Cruz das Almas, onde havia um velho cruzeiro erigido em 1840, que foi demolido na gestão do prefeito José Jácome de Oliveira. O percurso todo não excedia de 3 km ou 4 km. A companhia também possuía dois bondes de carga, abertos, que serviram muito para transporte de mercadorias e gêneros para a estação.

O motorneiro ou cocheiro como era chamado o condutor dos bondes foi figura popular na época. Tratava-se de um cavalheiro conhecido como Antonio Chorão, que trabalhava sempre de calças, camisa e pés descalços.

Os pequenos veículos foram trafegando, enfrentando o progresso, com seus magros muares gemendo na tração, principalmente na subida da rua Ernesto Deocleciano. Era comum ver-se os ilustres passageiros, ao verem o esforço dos burros para vencerem as maiores subidas, descerem do veículo e ajudarem a empurrar o bonde até o terreno plano.

3. Curiosidade e final

"O interior dos veículos era iluminado com vela de sebo, porque eles também rodavam à noite, para gaudio do "chiquerador" do Chorão e martírio da infeliz dupla de burrinhos fracos e magros." [2]

Em 11 de janeiro de 1918, o encarregado da companhia manda publicar um "aviso útil" com várias e interessadas instruções e avisos. Entre eles, conta que para acabar com o fiado, dera ordens ao cocheiro para parar o veículo cada vez que não pagassem a passagem. Note-se que o valor da mesma era de 100 réis. Coitados dos passageiros que tinham pago a passagem e ficavam sujeitos a atraso devido ao calote de algum indivíduo!

Outra declaração interessante é a que devido à falta de troco, um empregado da empresa ficaria incumbido de entregar o troco nas residências dos respectivos passageiros.

Devido à falta de conservação da linha, os descarrilamentos eram frequentes na rampa do Patrocínio para a estação e na curva da rua Conselheiro José Júlio para a travessa de Xerez. Mas não havia problema, era só descerem os passageiros e levantar o veículo, que pelo pouco peso, facilitava o encarrilamento.

Assim como o prefeito José Jácome de Oliveira acabou com o cruzeiro da Cruz das Almas, também acabou com os bondes a burro, em 1918, deixando muita saudade entre os que dele se serviam.

Diziam que desapareceram "depois de haverem prestado como podiam excelentes serviços à população e ao comércio, e o povo comentava irônico: "ruim com eles, pior sem eles". [3]

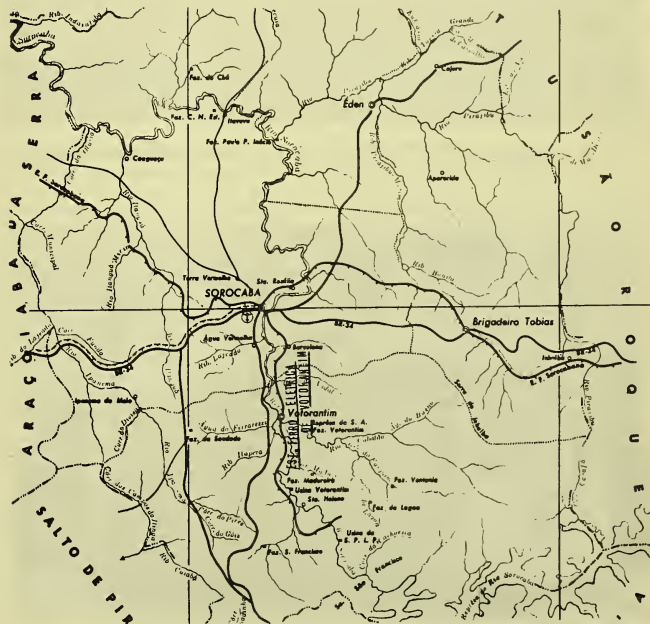
1) História de Sobral — D. José Tupinambá da Frota — Editora Henriqueta Galeno — Fortaleza — Ceará — 1974.
2) O centenário — Album histórico — Comemorativo do centenário da cidade de Sobral — Cravelro Filho — 1941.
3) D. José Tupinambá da Frota — Op. Cit. 1974.

Praça do Mercado vendo-se o bonde a tração animal (foto do Pe. Francisco Sadoc de Araujo) — Sobral — 1918
Market square and the horse-car

SOROCABA

Unidade da Federação: São Paulo
Latitude: 23° 30' 00" S — **Longitude:** 47° 28' 00" W
Altitude: 550 m — **Área:** 456 km²

1. Localização e história

O município está situado a 85 km em linha reta da capital do Estado, na zona fisiográfica denominada "industrial". Sua origem data de 1589, quando Afonso Sardinha,

Traçado da Estrada de Ferro Elétrica de Votorantim — Votorantim — 1959
Outline from Electric Railway of Votorantim in Sorocaba

o moço, construiu a primeira casa na região e montou dois engenhos para a fundição de ferro. Não foi adiante a idéia e em 1611 o pequeno povoado foi mudado para a beira do rio Sorocaba, sob o nome de Itapeboçu.

Em 1654, o capitão Baltazar Fernandes fundou novo povoado no mesmo local, a que deu o nome de Sorocaba. Esse povoado progrediu logo em redor da capela de Nossa Senhora da Ponte de Sorocaba, o que resultou na elevação para vila em 3 de março de 1661. Por lei provincial n.º 5, de 5 de fevereiro de 1842, foi a vila elevada à categoria de cidade.

Sorocaba foi pioneira no Brasil no plantio do algodão, em 1856. Em 1881 começa o surto industrial e grande progresso em vista da inauguração da Estrada de Ferro Sorocabana em 1875, ligando com facilidade a capital a esta cidade. A primeira fábrica a se instalar na cidade em 2 de dezembro de 1882 foi a N. S. da Ponte, de propriedade de Manuel José da Fonseca, que a inaugurou em meio a grandes festas populares. Toma vulto a industria têxtil, sendo a primazia para a tecelagem de algodão. A cidade também é a maior produtora de cal do Estado, além de manter grande produção de cimento e indústrias metalúrgicas.

Em vista de sua grande expansão industrial, foi-lhe dado o epiteto de "Manchester Paulista".

2. Bondes

Foi Roberto Rankin quem assinou o primeiro contrato lavrado pela câmara municipal em 8 de fevereiro de 1913, onde era autorizado o estabelecimento de tramways elétricos nas ruas da cidade. Em 1914 transferiu seus direitos a "São Paulo Electric Co." subsidiária da Cia. Light and Power de São Paulo, que iniciou os trabalhos de instalação.

Em 22 de janeiro de 1915 é assentado o primeiro trecho de linha, na esquina da rua Dr. Álvaro Soares, com a rua Souza Pereira. Em agosto chegavam os primeiros

Bonde eletrico da Prefeitura Municipal (foto do arquivo de Aquilino Gonzales Podestá — Buenos Aires) — Sorocaba
Electric tram of the Municipal Prefecture in Sorocaba

Locomotiva elétrica da Estrada de Ferro Elétrica de Votorantin — Sorocaba
Electric locomotive from the E.F.E.V.

carros, do tipo "Birney's", com assentos de palhinha, fechados e com janelas envidraçadas. Estes veículos eram em número de três e chegaram mais três do tipo São Luís, usados em São Paulo, com adaptação para a bitola de 1 m, abertos, para auxiliar nas horas de movimento. Vieram também três carros para reboque, sem motor, perfazendo nove unidades para o tráfego.

Na manhã de 30 de dezembro de 1915 é inaugurado o serviço extra-oficialmente, com a corporação musical Santa Cecília, que ocupando um dos bondes, percorreu a cidade em alegre alvorada, executando vários números musicais. A linha inaugurada era a do Cerrado e os bondes trafegavam de 20 em 20 minutos das 5 h às 22,40 h.

Em 1927, a São Paulo Electric oficia à prefeitura, pleiteando a instalação de ônibus, mas a petição foi indeferida. Em fins desse ano é iniciada a colocação de trilhos para a nova linha que seria extensão das do Cerrado e Santa Maria. Em 10 de setembro de 1928 é inaugurado o novo serviço.

3. Transferência à municipalidade e fim

A São Paulo Electric Co. manteve os serviços em ordem enquanto pôde, porém, após o período da segunda grande guerra, tornando-se cada vez mais difícil a manutenção do serviço sobre trilhos, em abril de 1950 a companhia oficiou à prefeitura fazendo graciosamente "doação, pura e simples" de toda a instalação da rede aérea, trilhos, ponte, geradores de corrente contínua e carros elétricos. (1)

Era prefeito nessa época Gualberto Moreira, mas foi somente em junho de 1951, tendo em vista a proposta de cooperação do governo do Estado, em cuja frente se encontrava o prof. Lucas Nogueira Garcez, que prometeu dar ordens à Estrada de Ferro Sorocabana para reformar bondes e vias permanentes que tudo foi resolvido. Em 14

1) Os bondes elétricos de Sorocaba — Antonio Francisco Gaspar — Ed. Cupolo — 1955.

Bonde Brill para passageiros (foto de Carlheinz Hahmann) — Votorantim — 1947
Brill passenger tram in Votorantim

Bonde reformado e encostado (foto de Waldemar P. Sampaio) — Votorantim — 13-7-1975
Reformed and out of service tram in Votorantim

de julho de 1951 o acervo de bondes passou à prefeitura.

Os bondes são reformados e voltam a trafegar. Em 25 de janeiro de 1956 às 11 h é inaugurada a linha de bondes até a rua Humberto de Campos. Após o alargamento da av. General Carneiro faziam seu ponto final na praça Nove de Julho, em virtude dos trilhos nessa avenida terem ficado no lugar dos postes, com eles em seu meio. Em 18 de janeiro de 1959 começa a ser construído o desvio de bondes na rua Humberto de Campos para alcançar o Cerrado. Mas seu fim estava traçado e o prefeito José Louzano, em 28 de fevereiro de 1959 dá a penada final, acabando com os bondes urbanos em Sorocaba.

4. Votorantim

Em 1906 a fábrica de tecidos Votorantim, instalada no subdistrito do mesmo nome, constrói uma estrada de ferro, com tração a vapor, em bitola de 0,6 cm, ligando a vila à cidade de Sorocaba, para transporte de empregados e carga.

A linha tinha cerca de 20 km de extensão e possuía o seguinte material rodante: quatro locomotivas com 14 t cada uma, com capacidade de 1.200 l de água, caldeira de 150 libras-vapor por polegada quadrada; sete carros de passageiros; 44 vagões diversos para carga, tendo uma circulação anual de 65 mil passageiros e 50 mil t de cargas diversas.

Em 1921 são apresentados ao ministro da Viação as plantas para as obras de eletrificação das linhas e o aumento de bitola para 1 m, a fim de facilitar o transbordo de vagões da Estrada de Ferro Sorocabana para a fábrica em Votorantim. As plantas são aprovadas por decreto de 6 de setembro de 1921 e em 16 desse mês o Tribunal de Contas ordenou o registro do decreto que concedia à S. A. Fábrica Votorantim isenção de direitos e de taxa de expediente para o material adquirido no estrangeiro e destinado à eletrificação do ramal férreo.

Começaram as obras de eletrificação e alargamento da bitola, sendo a linha estendida até a usina de força da São Paulo Electric Co. à beira do rio Sorocaba. Foram adquiridos nos Estados Unidos, da fábrica J. G. Brill, quatro bondes novos para passageiros e uma locomotiva elétrica para rebocar vagões de carga.

Em 20 de novembro de 1922 foram terminados os trabalhos de ampliação da estação Paula Souza em Sorocaba, ponto inicial dos tramways e na mesma época são iniciados os trabalhos de eletrificação do trecho da Vila de Votorantim até a estação de Ituporanga, onde existiam grandes caieiras.

Em 2 de fevereiro de 1923 é inaugurado o trecho de nova bitola e eletrificado, com 7 km de extensão, entre Sorocaba e Votorantim. São postos em tráfego, também nessa época, 31 carros de passageiros e um carro de bagagem/correio.

Passou a se chamar "Estrada de Ferro Elétrica de Votorantim" se bem que não passava de uma linha de bondes. Ainda funciona mas somente para transporte de carga, porque o transporte de passageiros se tornou deficitário em vista da concorrência dos ônibus e foi extinto em meados de 1966. Apesar de tudo ainda é proposto na câmara municipal a volta do transporte de passageiros, mas não é de interesse para a estrada.

TAUBATÉ

Unidade da Federação: São Paulo
Latitude: 23° 01' 30" S — **Longitude**: 45° 33' 31" W
Altitude: 554 m — **Área**: 609 km²

1 Localização e história

Taubaté se situa na zona fisiográfica do médio Paraíba e dista da capital do Estado, 130 km. Sua origem vem de uma antiga aldeia de índios Guaianazes, conhecida como Itaboaté. Em 20 de janeiro de 1636, o capitão-mor Francisco da Rocha, governador da capitania de Itanhaém, envia Jacques Félix para que penetrasse no sertão de Taubaté, e este conclama várias famílias para o desbravamento do sertão.

Em 13 de outubro são iniciadas as obras da igreja, casa da câmara e cadeia da recém-fundada povoação. Em 5 de dezembro de 1645 é elevada a vila, por Antonio Barbosa de Aguiar, com o nome de São Francisco das Chagas de Taubaté. Em 1695 já possuía uma importante casa de fundição de ouro. Jacques Félix residiu durante 12 anos em Taubaté, dedicando-se à lavoura. A lei n.º 5, de 5 de fevereiro de 1842 elevou a vila de Taubaté a cidade.

O nome Taubaté é correlativo de Taba (aldeia) eté (verdadeira, legítima). De Taubaté partiram, ao alvorecer do século XVIII, os bravos bandeirantes que fundaram várias cidades, como Ouro Preto etc. É cortada pelo rio Paraíba, que sulca o território em toda a sua extensão ao norte.

Em 27 de dezembro de 1876 foi inaugurada a estação da antiga estrada de ferro São Paulo-Rio de Janeiro, que foi adquirida pelo governo da União em 1890.

2 Bondes

Nessa época, foi lançada a idéia de instalação de um serviço de bondes a tração animada. A nova companhia se chamou "Empresa de Carris Urbanos de Taubaté" e o idealizador foi João Batista Alves Mourão, proprietário agrícola em Taubaté, Jaú e Lençóis. A inauguração deu-se em 27 de maio de 1879, com uma linha na extensão de 2.6 m, ligando a estação ao largo da matriz. O material rodante da companhia se compunha de três bondes para passageiros, e três para carga e bagagem. A bitola era de 0,82 cm.

Em relatório, o diretor do arquivo do Estado, em 1896, diz o seguinte à pág. 21: "Pelas informações recebidas sobre os bondes de Taubaté, se deduz que a empresa é particular, de capital de 40 contos de réis, realizados sem ser por meio de ações, toda a renda é absorvida pela despesa, ficando ao proprietário somente a glória de ter dotado a cidade com um bom melhoramento". O contrato de construção era de 30 anos, findo os quais, a empresa não tendo possibilidades de continuar, foi extinta.

TEÓFILO OTONI

Unidade da Federação: Minas Gerais
Latitude: 17° 51' 15" S — **Longitude:** 41° 30' 23" W
Altitude: 319 m — **Área:** 4.739 km²

1. Localização e história

O município se situa na zona Mucuri, do Estado de Minas Gerais, em território montanhoso, distando, em linha reta, 345 km no rumo este-nordeste, da capital do Estado. É mais uma das prósperas cidades de Minas Gerais que nasceu em consequência da febre do ouro. Sabe-se de várias expedições que foram efetuadas no local, em busca do precioso metal, sendo a mais antiga, uma chefiada por Martins Carvalho, em 1550. Mas a maioria delas só passou, sem se fixar no local. Somente nos primórdios do século XVIII é que o mestre-de-campo João da Silva Guimarães decidiu se fixar na região, acampando às margens do rio Mucuri, onde fixou residência por vários anos.

Mas o verdadeiro fundador da cidade, que por isso mesmo leva o seu nome, não

Praça Tiradentes em 1925, vendo-se os trilhos do bonde a burro (Livro: Minas Gerais em 1925) — Teófilo Otoni
Tiradentes square in 1925, where we can see the horse-car tracks

Bonde birneys da Brill (foto de Waldemar P. Sampaio) — Sorocaba — 15-11-1960
Birney's tram from Sorocaba

deixa de ser o grande político mineiro Teófilo Benedito Otoni. Conhecedor profundo dos problemas da província, Teófilo Otoni criou no Rio de Janeiro, nos meados do século XIX, a "Companhia do Comércio e Navegação do rio Mucuri". No mês de agosto de 1852 ele construiu um pequeno acampamento para estudo do leito do rio e estabeleceu um roteiro certo para suas atividades. Esse pequeno acampamento, que recebeu o nome de Filadélfia, foi que futuramente se transformou na próspera cidade de Teófilo Otoni.

Com o navio "Santa Clara", a companhia iniciou os serviços entre 1852 e 1853. Em 1856 foi promovida pelo seu fundador a imigração alemã, o que acentuou o progresso do povoado. Foi construída a estrada para Santa Clara, onde transitavam carros puxados por animais, tendo em junho de 1857 sido elevada a distrito pela lei n.° 808, com o nome de Nova Filadélfia. Em 9 de novembro de 1878, por lei n.° 2.486 o distrito passa a município com o nome de Filadélfia. Essa mesma lei alterou o nome da sede municipal para Teófilo Otoni, em homenagem a seu fundador, morto em 1869.

Com a plantação de café e criação de gado, o município progrediu vertiginosamente, ainda mais com a ligação pela estrada de ferro Minas-Bahia, com o porto de Caravelas, no Estado da Bahia, dando saída e entrada de mercadorias para outros países.

2. Bondes

Em 1917 toma vulto a idéia de se construir na cidade um sistema de transportes coletivos sobre trilhos. Assim, Lucas Lopes Ferreira consegue, com muito esforço e

ajuda de várias pessoas, atingir o valor de 190:000$000, como capital inicial da companhia que iria fazer o serviço urbano de transporte de passageiros por bondes a tração animal. A linha era pequena, com a extensão de 3 mil m, ligando o extremo da cidade à estação da E. F. Bahia-Minas. A companhia passou a se chamar "Ferro-Carril de Teófilo Otoni", com seis empregados para o material rodante de dois veículos e 18 muares para tração.

Os bondes são inaugurados em 1918 e já no ano seguinte transportaram 300 mil passageiros, o que para a época representava bom aproveitamento. Assim foi o serviço se mantendo até meados da década de 30, quando foi extinto, por imposição do progresso.

TIMBAÚBA

Unidade da Federação: Pernambuco
Latitude: 7° 30' 30'' S
Altitude: 27 m
Longitude: 35° 19' 07'' W
Área: 234 km²

1. Localização e história

Este município está situado na zona fisiográfica do litoral e mata pernambucana, distando da capital do Estado, 113 km. Em 1823, o português Antonio José Guimarães se estabelece perto de Mocós, na margem esquerda do rio Capibaribe-Mirim, e ali começa um comércio de tecidos e gêneros diversos. De caráter violento e ganancioso, ali prosperou em seu comércio, tornando-se pessoa de grande influência na região. Pela força do seu prestígio, impõe a transferência da feira de Mocós para o pátio de sua fazenda, então chamada Timbaúba, ou árvore de espuma.

A esposa do fazendeiro, cujos sentimentos de piedade e religião eram o inverso do esposo, irascível e rancoroso, resolveu e pôs em prática a idéia de construir uma capela à Nossa Senhora das Dores. Ela contou com o auxílio e solidariedade de toda a população circunvizinha. Entretanto o seu autoritário marido cada dia crescia em audácia, pisava direitos impunemente, expulsava da terra quem lhe desagradava e diziam, chegava até a desassombrosos crimes.

Em 1847, o povo ansiava pela liberdade, e o fazendeiro foi assassinado por um de seus inúmeros inimigos. Começou daí uma fase mais próspera para o município, pois de 1860 a 1868 o algodão subira muito de preço. O lugarejo se tornou um centro não só daquela cultura, como de sua exploração e compra. Logo muitas máquinas de beneficiar algodão foram montadas e bolandeiras erguidas para o mesmo fim. A feira cresceu, a população aumentava e a prosperidade vem ao lado do desenvolvimento. Em 28 de maio de 1873, é criada a paróquia de Timbaúba e em 1879, por força da lei n.º 1.363, de 8 de abril, é criado o município e comarca de Timbaúba, sendo a povoação elevada à categoria de vila. Em 21 de fevereiro de 1882 instala-se a primeira câmara municipal e por portaria de 6 de março de 1882 do governo da Província, foi criado o foro civil.

2. Bondes

No princípio do século XX, a cidade já havia progredido bastante, o que possibilitou aos mais progressistas lançarem a idéia de se instalar na cidade um sistema de transporte coletivo por meio de bondes a burro, apesar desse sistema já estar superado nas maiores cidades, que o estavam substituindo pela tração elétrica. Mas, por essa mesma razão, o material rodante para aquele sistema estava fácil de ser encontrado e a preço acessível, nas cidades que o haviam substituído. Assim, em 1915 é efetuado contrato com a municipalidade e tem início as obras de instalação de uma linha de bondes a burro na cidade.

No dia 10 de outubro de 1915 é inaugurado o novo sistema com grandes comemorações. O serviço era mantido pela Cia. Ferro-Carril de Timbaúba, pertencente à firma Pinto Alves & Cia., que também era proprietária da grande fábrica de beneficiar algodão denominada Sociedade Algodoeira do Nordeste Brasileiro. Após vários anos de bons serviços prestados à cidade, os bondes foram extintos na terceira década deste século.

UBÁ

Unidade da Federação: Minas Gerais
Latitude: 21° 07' 10" S
Altitude: 334 m
Longitude: 42° 56' 10" W
Área: 607 km²

1. Localização e história

A cidade de Ubá situa-se na zona da mata do Estado de Minas Gerais, distando de Belo Horizonte em linha reta, 170 km. Sua história principia em fins do século XVIII e princípios do século XIX, quando os centros de atração do ouro, como Ouro Preto, Mariana e outros, entraram em decréscimo. Inúmeras famílias dali se retiraram, procurando regiões mais férteis para empreenderem trabalho agricola. Muitas se dirigiram para as regiões do rio Turvo, Chopotó e Pomba, aí estabelecendo posses e fundando fazendas que logo prosperaram.

Nessa região habitavam os índios Croatás e Puris, que frequentemente atacavam as novas povoações, sendo por isso criada a "Junta de Colonização dos Índios e Navegação do Rio Doce", a fim de protegê-los. Para o serviço dessa junta foram organizadas sete divisões militares, que sob a direção do capitão Guido Tomás Marlieri tinham entre outros encargos, os de levantar igrejas e contratar eclesiásticos para a educação dos silvícolas.

Em 1815, por carta régia de 3 de novembro, foi atendido um pedido para a instalação de uma capela, sob a invocação de São Januário. Em torno dessa capela desenvolveu-se a povoação, que em 7 de abril de 1841, pela lei provincial n.° 209 foi elevada a freguesia, com o nome de São Januário de Ubá. Em 12 de maio de 1854, foi criada a vila e finalmente pela lei n.° 806 de 3 de julho de 1857 é elevada à categoria de cidade, com o nome de Ubá. O município foi suprimido em 22 de julho de 1868, mas foi restaurado pela lei n.° 1.755, de 30 de março de 1871, que também restabeleceu o primitivo nome de São Januário de Ubá, mas em princípios deste século, passou a ser abreviado para Ubá, novamente. Sua maior cultura é o fumo, seguido da cana-de-açúcar.

2. Bondes

Com o progresso ampliando as áreas residenciais, comerciais e industriais, a cidade necessitava de um transporte coletivo para ajudar na deslocação de seus moradores. Em 1895, é inaugurado um serviço de bondes a tração animal, sob a responsabilidade de Galdino, Afonso & Cia. Empresa pequena, possuía apenas oito empregados para cuidar de 22 muares para a tração de três carros de passageiros e um de carga de material rodante. O percurso de sua linha era de somente 2 km e o capital de 20:000$000. Mesmo assim, a cidade o usufruiu durante quase 30 anos.

Em fins de 1912, na casa de Galdino Alvim reuniram-se, no dia 20 de outubro, alguns capitalistas, a fim de combinar as bases para a organização de uma sociedade por ações, com a finalidade de explorar a indústria de transporte, ficando assentado que a nova empresa adquiriria a antiga companhia de bondes, reformaria o material e as linhas, estendendo outras linhas, como uma até o Ginásio São José. Ficou estipulado que o capital seria de 30:000$000 e no dia 9 de fevereiro de 1913, com grande concorrência de acionistas foi efetuada, no edifício do Fórum, uma reunião, convocada para a eleição da diretoria e do conselho fiscal.

Foi assentada a transformação da companhia em Sociedade Anônima, sob a denominação de "S. A. Viação Ubaense" e entre outras emendas aprovadas, figurou a autorização para elevar o capital social, a prorrogar o prazo de duração da sociedade e a encampação da antiga empresa de viação, com a previsão de se estenderem linhas até ao Ginásio São José, a 2 km da cidade.

A nova diretoria então eleita foi a seguinte: diretor presidente — José Januário Carneiro, engenheiro, professor catedrático da Escola de Minas de Ouro Preto e diretor do Ginásio São José; vice-presidente — coronel Galdino Alvim, abastado industrial e comerciante; primeiro secretário — Arthur de Oliveira Rodrigues, advogado e professor do ginásio; segundo secretário — Arduino Bolivar, também advogado e professor do mesmo estabelecimento; tesoureiro — capitão Antonio Fuzaro, industrial e capitalista. O conselho fiscal ficou constituído dos seguintes cinco membros: José Augusto Godinho, médico; coronel Gastão Soares de Moura, comerciante; tenente-coronel Antonio de Oliveira e Castro Brandão, lavrador e presidente da comissão executiva das obras do Hospital de São Vicente de Paula; Tarquino Benevenuto Grandis, engenheiro e major Francisco Augusto dos Santos, tabelião do 2.º ofício e capitalista.

Porém veio a guerra de 1914/1918 e nada mais foi feito, continuando a companhia Galdino, Afonso & Cia. a manter os pequenos bondes a burro, até que finalmente em 1922, não podendo mais se sustentar, foi extinta.

VASSOURAS

Unidade da Federação: Rio de Janeiro
Latitude: 22° 21' 12" S — **Longitude:** 43° 39' 36" W
Altitude: 416,8 m — **Área:** 1.042 km^2

1. Localização e história

O município está situado na zona fisiográfica de Resende, e dista da capital do Estado 134 km. Os primeiros passos na direção da atual cidade de Vassouras foram dados numa exploração realizada por Garcia Rodrigues Paes Leme, para chegar ao Rio de Janeiro, transpondo a Serra do Mar e seus ramos. Era então chamado "caminho novo" essa picada, feita entre 1700 e 1725 por aquele bandeirante. A região em volta desse caminho foi conhecida como "Caminho Novo de Minas". Posteriormente começaram a surglr outras denominações, como: Cabaru, Pau Grande, Roça do Alferes, Pati do Alferes, Tinguá, Couto, Marques da Costa etc.

A freguesia de Pati do Alferes, uma vez que a região pertenceu ao alferes de ordenança Leonardo Cardoso da Silva, por volta de 1782, passou a sesmaria, concedida a Luiz Homem de Azevedo e Francisco Rodrigues Alves e se chamou "Sesmaria de Vassouras e Rio Bonito". Pati do Alferes foi a primitiva sede do município.

O pequeno núcleo de Vassouras, que em 1820 não passava de conglomerado de pousos de tropas, mais tarde se transformou e em 15 de janeiro de 1833 passou a vila, passando a sede do município, pois havia muitas propriedades agrícolas em desenvolvimento na região, principalmente na produção de café. Mas em vista das campanhas abolicionistas de 1888, a lavoura ficando sem braços escravos, pouco a pouco foi sendo abandonada. Em 29 de setembro de 1857, por lei provincial n.° 961, Vassouras foi elevada à categoria de cidade.

2. Bondes

Em 28 de junho de 1874 surge a idéia de estabelecer uma linha de bondes a tração animal, ligando a estação do Rio das Mortes, depois Barão de Vassouras, inaugurada em 18 de junho de 1865, na tão chamada linha do centro da Estrada de Ferro Central do Brasil, ao centro da localidade sede do município. O nome Barão de Vassouras foi em homenagem ao cidadão Francisco José Teixeira Leite, que foi chefe de influente família oriunda do município.

O decreto n.° 5.787 de 4 de novembro de 1874 aprova os estatutos da nova companhia, então chamada "Empresa Ferro-Carril Vassourense", com o capital de 120:000$000, sendo seus incorporadores José Maria de Andrade e Theodoso Ridel. (Em 1904 a municipalidade adquiriu a companhia.)

A inauguração dos serviços deu-se em 11 de julho de 1883, percorrendo os pequenos veículos os 5 km que medeiavam a estação do centro da cidade. Em 1895 foi construído o ramal de Jacutinga da EFCB que passando por Barão de Vassouras, em direção Sudeste atingia Vassouras. Mas como essa nova linha possuía bitola de 1 m era necessário se fazer baldeação da linha tronco de 1,60 para esse ramal e sendo assim, era mais fácil aos usuários dos bondes, devido à pequena distância, continuar a se servir desse meio de transporte entre a estação e a cidade.

A empresa possuía em 1912, 14 muares para a tração, e quatro carros de passa-

geiros e três de carga para o serviço. Transportou nesse mesmo ano 14 mil passageiros, dando 24:000$000 como receita, contra 20:000$000 de despesa, dando um lucro líquido de 4:000$000. Não sabemos a data da extinção dos serviços, mas presume-se que tenha se dado no fim da segunda década deste século, quando os automóveis começaram a aparecer e foi estabelecido um serviço de litorinas entre a sede do município e a estação pelas linhas do ramal.

VITÓRIA

Unidade da Federação: Espírito Santo
Latitude: 20° 18' 52" S — **Longitude:** 40° 19' 05" W
Altitude: 3 m — **Área:** 80 km²

1. Localização e história

Vitória se situa no litoral do Espírito Santo, na ilha do mesmo nome, sendo a capital do Estado.

A carta régia de 1.° de janeiro de 1534 deu a Vasco Fernandes Coutinho uma das capitanias na costa brasileira. O título régio foi registrado em 25 de setembro de 1534. Reunindo cerca de 60 homens, entre fidalgos e criados, dirigiu-se o fidalgo luzitano, em uma caravela de quatro mastros, à sua nova propriedade além-mar. No dia 23 de maio de 1535 a nau "Glória" ancorou em uma pequena enseada situada à esquerda, nas fraldas do morro da Penha. Os colonizadores deram à terra o nome de Espírito Santo, em vista da data celebrar a festa do Divino Espírito Santo.

Após breve luta com os Goitacazes que ali habitavam, os colonizadores tomaram posse da terra. Foi construída pequena igrejinha, sob a invocação de São João, em memória do monarca reinante. O donatário deu o nome ao pequeno núcleo de Nossa Senhora de Vitória. O missionário Afonso Braz, que ali esteve pouco depois, escrevia em 1551: "É esta terra onde ao presente estou a melhor e a mais fértil de todo o Brasil".

Já na segunda metade do século XVII construiu-se o forte de Nossa Senhora do Monte do Carmo. Em 1741 com a criação da comarca do Espírito Santo, Vitória progrediu ainda mais, com a instalação da primeira aula pública. O lugar crescia à medida que a construção de aterros ampliava sua área sobre o mar. Por decreto de 24 de fevereiro de 1823, a vila de Vitória é elevada à categoria de cidade.

Pouco a pouco a pequena cidade ia se elevando, mas mesmo assim entrou o novo século sem abastecimento de água regular e iluminação "só em noites sem luar". Só dois chafarizes abasteciam a cidade, onde nem mesmo o palácio do governo, localizado no antigo Colégio dos Jesuítas, possuía água encanada.

Foi nesse estado de coisas, que assumiu o governo estadual Jeronimo de Souza Monteiro, que colocou como prefeito de Vitória Octávio Índio do Brazil Peixoto. Ambos, trabalhando arduamente, conseguiram colocar a cidade em igualdade às grandes capitais, com a inauguração, em 25 de setembro de 1909, do serviço de abastecimento de água pública e domiciliar. Na mesma data, a usina de Jucu começou a fornecer eletricidade tanto domiciliar como nas ruas, praças e edifícios públicos da cidade. Em 21 de fevereiro de 1911 foi entregue ao público o serviço de esgotos. Vários edifícios públicos foram reformados e ruas ampliadas, fazendo a cidade se transformar extraordinariamente.

2. Bondes

Com a inauguração dos bondes elétricos em Niterói, em 1906, e o abandono dos veículos tracionados a burros. estes foram adquiridos e aproveitados em Vitória para instalação dos serviços de transportes coletivos. A primeira linha, inaugurada em 1907, ligava o centro da cidade ao forte de São João, correndo pela rua 1.° de março. Em 1909, a rede foi ampliada com o avanço das linhas até a praia do Suá. Pouco depois o

arrabalde de Santo Antônio recebe, com aclamações, o bondinho.

A companhia concessionária que se chamava "Empresa Ferro-Carril Suá" tinha, para seu serviço de tração, 60 muares e uma locomotiva a vapor; possuía também oito carros de passageiros e quatro de carga para pequenos volumes. A extensão de suas linhas era de 6,2 m.

3. Eletricidade

Mas estávamos no século XX e várias outras cidades já haviam aposentado esse tipo de transporte coletivo. Vitória sentia falta de um meio de locomoção mais condizente com sua situação de capital de um grande Estado. Assim, sob o governo de Jerônimo de Souza Monteiro (1908-1912) foi resolvido eletrificar as linhas de bondes, no sentido de melhorar o serviço público. Para esse fim, foi dada a concessão à Cia. Central Brasileira de Força Elétrica. A firma Antonio Buarque e Cia. contratou o serviço de bondes entre os bairros de Argolas e Vila Velha, em 24 de outubro de 1910. São iniciadas as obras de eletrificação em Vitória e no dia 20 de julho de 1911 são realizadas várias experiências nas novas linhas.

Bondes da Siemens Schuckert (foto do arquivo de Aquilino Gonzales Podesta — Buenos Aires) — Vitória
Siemens Schuckert tram in Vitoria

4. Inauguração

Em 21 de julho de 1911 são inaugurados os bondes elétricos, que também fizeram a ligação Paul e a vizinha cidade de Espírito Santo (Vila Velha) em linha suburbana, situada a 9 km da capital. Às 9 h, o presidente da República, marechal Hermes da Fonseca, assistiu à inauguração, à qual compareceu também o presidente do Estado, e toda a comitiva do presidente da República e altas autoridades estaduais e municipais.

Os bondes eram de origem alemã, da firma Siemens/Schuckert Werke. A corrente para os bondes era levada da subestação à casa de transformadores na rua 7 de Se-

Avenida Capichaba — Vitória — 1928
Capichaba avenue in Vitorla

tembro, com uma voltagem de 2 mil V, onde, em três transformadores rotatiyos trifásicos — cada um ligado a um motor trifásico de 135 cavalos — convertia em corrente contínua com uma voltagem de 600 V a 700 V. Havia também um dínamo de corrente contínua da mesma voltagem.

O material rodante se compunha de sete carros de passageiros, com seis bancos e um total de 24 lugares, acionados por dois motores de 30 cavalos cada um; mais dois carros iguais aos precedentes, mas com motores de 45 cavalos cada um; duas pranchas para carga, com capacidade máxima de 6 mil kg cada uma, providas de motores de 45 cavalos cada uma. As linhas tinham uma extensão de 10.500 m e os trilhos eram de fenda no centro da cidade e vignolle na linha para Santo Antônio e Suá.

Em virtude da escassez de espaço nas ruas, as linhas eram em ziguezague para facilitar a entrada nas curvas, mas impediam bastante o trânsito dos automóveis quando estes começaram a aparecer.

Eis uma descrição dos serviços, em 1921: "Vitória — Há bondes elétricos, mas preferível não os tomar, principalmente os viajantes que têm horas marcadas e improrrogáveis para o reembarque, pois amiudadas as interrupções de corrente, constrangendo os que se abalançam a visitar bairros distantes, como a praia Comprida, a regressar a pé, sujeitos à torturante idéia de não poder chegar a tempo". (1)

Poucos anos depois os serviços são comprados pela "Companhia de Serviços Reunidos", que manteve os serviços de bonde. Em novembro de 1925 o governo assina decreto, autorizando a companhia a aumentar o preço das passagens para 200 réis por seção, excluindo os que trafegavam na cidade alta e parque Moscoso. As passagens diretas da cidade à praia Campista e Santo Antônio seriam cobradas à razão de 300 réis.

Em 18 de janeiro de 1926, "por falta de cumprimento do contrato e além disso, ameaçou apagar a luz da cidade", o governo baixou um decreto rescindindo o contrato da "Serviços Reunidos de Vitória S. A.", tendo a edilidade imediatamente tomado conta dos encargos da companhia, que eram os de bondes, luz e telefones. Explicando o caso, o "Diário da Manhã" publicou o seguinte: "Por Decreto expedido hontem, do Presiden-

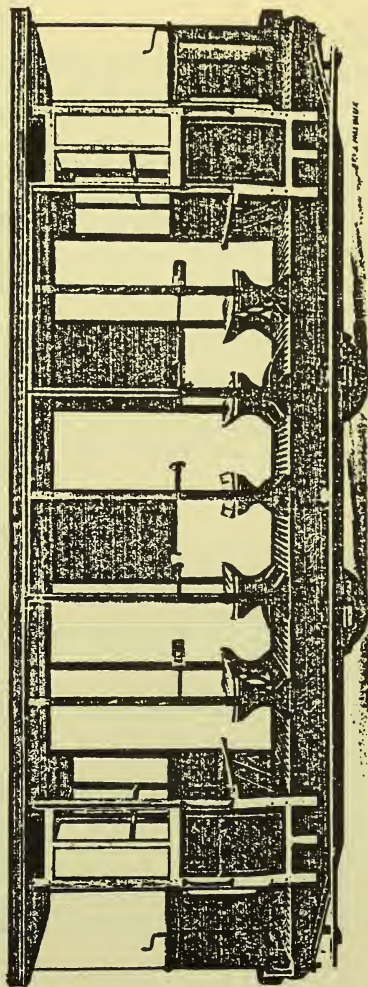
1) Aspectos do Norte — J. Niepce Silva — 1921 — pág. 5.

te do Estado, foi declarada a rescisão do contrato de arrendamento dos serviços de eletricidade, viação e telefone, celebrado pelo governo com a "S. A. Serviços Reunidos de Vitória", em virtude da falta de pagamento pela arrendatária das prestações mensais do preço do arrendamento. O ato do governo funda-se nas estipulações da cláusula 19.ª do contrato que considera o arrendamento rescindido por falta de pagamento de duas prestações mensais consecutivas até o dia 15 de cada mês vencido; pela cláusula 21.ª, em virtude da qual a rescisão por tal motivo deveria ser declarada simplesmente por Decreto do Presidente do Estado, independente de qualquer ato judicial".

"A expedição do Decreto foi precedida pelo depósito para pagamento do valor das obras novas realizadas pela sociedade arrendatária, até hontem, mediante autorização do governo pelos orçamentos aprovados. De acordo com o disposto na cláusula 21.ª do contrato o depósito foi feito no Banco do Espírito Santo, à disposição da dita sociedade, na importância de 708:980$042".

"Desde muito que era insustentável a situação da companhia, que procurava ameaçar o governo, praticando atos fora do contrato para provocar a rescisão, como aconteceu na véspera desse Decreto, em que baixou os preços das passagens dos bondes, irregularidade essa estabelecida pelo governo que agiu com a maior prudência, causando esse gesto, a melhor impressão na opinião pública. Ficou encarregado da direção de todos os serviços que faziam parte do arrendamento, o engenheiro civil dr. Flávio Ribeiro de Castro".

O citado superintendente, Ribeiro de Castro, providenciou diversos melhoramentos para os serviços, procurando ampliar os serviços de viação na capital. Para esse fim fez a aquisição, em setembro de 1926, do material e ferragens para três novos carros motores. Estavam também prontos e a embarcar nas oficinas da Middletown Car Co., seis carros reboques. (Os primeiros carros reboques eram de procedência belga, da fábrica "Les Ateliers Metallurgiques".)

Clube Saldanha da Gama vendo-se um bonde duplo — Vitoria — 1940
Saldanha da Gama club and a double-car

Les "Ateliers Metallurgiques" — Usines de Nivelles Tramways Espirito Santo (Bresil)

5. Melhorias e final

No ano seguinte, a General Electric Co. adquire os contratos e concessões dos serviços reunidos de força, luz, bondes e telefones, tanto de Vitória como em Cachoeiro do Itapemirim, por 12.000:000$000. Em 10 de julho de 1927, é assinado o novo contrato entre o governo do Estado e a General Electric. O prazo de concessão era de 50 anos e a nova empresa se chamaria "Companhia Central Brazileira de Força Elétrica".

Os serviços melhoraram consideravelmente, e em 1945 a extensão das linhas atingia 28 km possuindo a companhia, para seu serviço, 16 bondes de passageiros, três para carga e oito mistos. [7]

Porém, pouco a pouco, principalmente depois da guerra, a concorrência dos automóveis e ônibus foi relegando os bondes à casta de "atravancadores do trânsito", sendo culpados de todo o congestionamento e assim em março de 1963 corre o último bonde elétrico na cidade.

[7] Anuário Estatístico do Est. Espírito Santo — 1955

O ÚLTIMO BONDE

(Composição de pequenos alunos das 1.as séries do Colégio Estadual Padre Manuel de Paiva. Professora - Ilka Brunildo Laurito). Campo Belo - São Paulo

(Redação sem nome - 1.a série J n.º 17 - de 25-4-68).

"Dia vinte e sete de março de mil novecentos e sessenta e oito.

Foi-se o último bonde; neste dia fomos todos envoltos na maior tristeza, pois o último bonde partia; partia com um adeus triste, apertando o nosso coração e fazendo muita gente chorar.

As paradas principais ficaram lotadas de pessoas para ver o último bonde que iria passar a uns momentos.

Eu gostava do bonde, principalmente do seu chaqualho, do seu apito e também de olhar pela janela e ver todos correndo como se estivessem em alta velocidade.

Eu achava muito divertido andar de um lado para o outro, no seu interior.

Mas hoje, infelizmente, o bonde foi-se e fiquei muito triste, pois ele guardava para mim muitas recordações agradáveis.

Depois que o bonde passou, que a festa acabou e que todos foram embora, eu chorei, ó chorei sim!

Porque eu me recordei que quando pequena, eu ficava na janela do quarto da mamãe só para ver o bonde passar, seu apito era divertido, o qual eu imitava, seu barulho mais ainda.

Mas hoje o bonde foi-se embora, deixando tristeza no coração de todos.

Eu nunca esquecerei o bonde, principalmente o seu último adeus.

Adeus bonde! Adeus...!"

Bonde construído em 1913 pela São Paulo Light em suas oficinas e atualmente no Carillon Park, Dayton, Ohio (EUA). Em São Paulo tinha o número 471
Tram built in 1913 by the São Paulo Light shops, and now in the Carillon Park, Dayton, Ohio (USA). In São Paulo its number was 471

Bonde adotado em 1910 pela Light do Rio de Janeiro e atualmente trafegando no museu da Connecticut Electric Railway Assoc. em Warehouse Point (EUA) n.º 1.850
Tram adopted in 1910 by the Rio Light and now in traffing in the Connecticut Electric Railway Assoc. museum in Warehouse Point (USA). Its number was 1850

Bonde do Rio de Janeiro (n.º 1.875) atualmente trefegando em Pennsylvenia, EUA, no Shede Gap Electric Ry de Allentown
Rio de Janeiro's tram (n.º 1.875) and now in the Gap Electric Ry museum in Allentown, Pennsylvania (USA)

Antigo bonde 441 do Rio de Jeneiro. Agora faz parte do museu da The Fox River Trolley Museum em Illinois, South Elgin, EUA
Old tram 441 from Rio de Janeiro city. Now belongs to the Fox River Trolley museum, in Illinole, South Elgin, (USA)

Bibliografia

A Bahia de outrora — Manuel Quirino — Livraria Econômica — Salvador — 1916
A capitania de São Paulo — Washington Luiz Pereira de Souza
A cidade de Manaus — Bertino Miranda — Tipografia de J. Renaud e Cia. — Manaus — 1908
A cidade de Pelotas — Fernando Luiz Osório — Editora Globo — 1962
A cidade de Salvador — Aziz Nacib Ab'Saaber
A Estrada de Ferro e a cidade de Teresópolis — Armando Vieira — Irmãos Pongetti — Rio — 1934
A história dos ônibus (CAIO)
Álbum do Amazonas — 1901-1902
Álbum do Belém — Edição F. A. Fidanza — 1902
Álbum de Belo Horizonte — Raimundo Alves Pinto — Weizflog Irmãos São Paulo — 1911
Álbum da cidade do Rio de Janeiro — Prefeitura do Distrito Federal — 1922
Álbum do Estado do Pará — Augusto Montenegro — Imprimierie Chaponet (Jean Cussac) Paris — 1908
Álbum fotográfico de Aracaju — Casa Amador de Alves e Costa — Aracaju — 1931
Álbum des princ. avenues de L'etat de Pará — Paris. A. Lahure — 1897
Álbum gráfico do Estado de Mato Grosso — S. Cardoso Ayala — F. Simon — 1914
Álbum do município de Juiz de Fora — Oscar Vidal Barbosa Lage e Albino Esteves — Imprensa Oficial de Minas — 1915
Álbum do Paraná — José Pedro Trindade — Curitiba — 1927
Álbum do Rio de Janeiro — Centenário da Independência — 1922
Álbum de Sergipe — 1920
Almanaque do Ceará — Tipografia Royal — 1949
Almanaque de Juiz de Fora — Oscar Vidal Barbosa Lage — 1915
Almanaque dos municípios — Editor Alberto Figueira — Curitiba — 1922
Almanaque da Paraíba — Editora Fortaleza — Ceará — 1943
Almanaque do Paraná para 1900
Almanaque do Rio Grande do Sul — 1897 a 1912 — 12 volumes — Editores Carlos Pinto e Cia. Rio Grande
Anuário do Estado de Goiás — Francisco Ferreira dos Santos Azevedo — Livraria Século XX — Uberaba — 1910
Anuário Estatístico do Espírito Santo — 1955
Anuário Estatístico de Minas Gerais — 1921 — Volume 3
Anuário Estatístico do Distrito Federal — IBGE — 1948
Anuário Estatístico do Brasil para 1938
Anuário Estatístico — 1942-1945-1947-1948-1949
Anuário Fluminense — Almanaque histórico da cidade do Rio de Janeiro — Ferreira Rosa — 1901-1902-1903
Anuário do Rio Grande do Sul — 1912-1914 — Krahe e Cia. Porto Alegre
Apanhados históricos da Paraíba — Celso Reis — Imprensa Oficial Paraíba — 1922
Aparência do Rio de Janeiro — Gastão Cruz — Livraria José Olympio — 1962
Apontamentos do Estado do Pará, para a exposição universal de Chicago — Diário Oficial de Belém — 1892
Apontamentos para efemérides paraenses — Manuel Mello Cardoso Barata
Apontamento para um histórico do Rio de Janeiro — Guilherme de Andréa Frota — Cia. Editora Americana

Apontamentos historicos topograficos e descritivos da cidade de Paranaguá
— Tipografia do Diário do Rio de Janeiro — 1863
Arruar. história pitoresca do Recife — Mário Sette
Aspectos da historia — Mário Mello — Edição Casa Mozart — 1935
Aspectos do Norte — J. Niepce Silva — Tipogravura Teixeira — Maranhão — 1921
Aspectos estatísticos do Estado do Espírito Santo — Departamento Estadual de Estatística — Vitória — 1956
Atas da comissão de transporte coletivo — Rio de Janeiro — Prefeitura do Distrito Federal — 1940
Atlas corográfico municipal — Secretaria da Agricultura de Minas Gerais — Imprensa Oficial — Belo Horizonte — [illegible]
Atualidades (Edição comemorativa — Sta. Catarina) — 1948
Bahia. imagens da terra e do povo — Odorico Tavares — Livraria José Olympio — 1951
Bahia de todos os Santos — Jorge Amado — Livraria Martins — 19.ª edição — 1970
Beaba da Bahia — Jose Valladares — Livraria Progresso Editora — Salvador — 1951
Belem. aspectos geo-sociais — Ernesto Cruz — Jose Olympio Editora — 1945
Belem. estudos de geografia urbana — Antonio Rocha Penteado — Universidade federal do Para — 1968
Belo Horizonte — Memória histórica e descritiva — Abilio Barreto — Livraria Rex — 1936
Biografia de uma cidade mineira — Livindo Furquim — Lambert/Imprensa Oficial — Belo Horizonte — 1973
Boletim do Instituto Histórico Paranaguense — Gente e fatos de Paranaguá — 1972
Brasil Ferro-Carril — (revista) coleção
Brasil. transportes e comunicações — [illegible] — volume IV — 1958
Carta de Andrielle Andreatta — Prefeitura Municipal de Campanha de 1-7-1981
Carta da fundação cultura de Curitiba — 1981
Carta de Antonio Alvarez Parada (Macae) — 1981
Carta de Hugo Pereira Correia (Paranaguá) — 1981
Carta de Eleonora Ribeiro Pereira Braga — (25-8-81)
Carta de Aquilino G. Podestá — Buenos Aires (Argentina)
Carta de Pe. Francisco Sadoc de Araujo (Sobral-CE) — 29-9-1981
Carta de Robert Peschkes — Alemanha
Carta de Allen Morrison — New York (USA)
Carta de Hercules Silva Torres — Rio de Janeiro
Cataguazes centenária — Levy Simões da Costa — 1977
Cenário Paranaense — Alcebiades Cezar Plaisant — Curitiba — 1908
Centenário de Maceió — IBGE — 1939
Centenário de Petrópolis — Prefeitura Municipal de Petrópolis — Diretoria de Educação e Cultura — 1938
Ciclo Aureo — História do 1.º centenário de Campos — Horácio Souza
Cinquenta anos da história do mundo — Editora Século — Portugal
Coisas e gente da velha Macae — Antonio Alvarez Parada — Edigraf São Paulo — 1958
Coisas Nossas — Julho 1966
Coisas que o tempo levou — Raimundo de Menezes — Edésio Editor — Fortaleza — 1938
Colonização de Teresópolis — Gilberto Ferraz — MEC — 1970 — RJ
Contribuição à história de Petrópolis — Frei Stanislau Schaette — O. F. M.
Contribuição para a história e geografia do Maranhão — Jansen Ferreira Tipografia Ramos de Almeida — 1913
Corografia de Minas Gerais — Pimenta de Melo e Cia. — Rio de Janeiro — 1922
Cronologia histórica de Santa Maria — Romeu Beltrão — Livraria Editora Pallatti — Sta. Maria — 1958
Curitiba no bolso — suplemento do livro azul — G. Ghilardi — 1941
Curitiba de outrora e de hoje — Romário Martins — Prefeitura Municipal de Curitiba — 1922

Datas matogrossenses — Estevão de Mendonça — Tip. Salesiana — Niterói — 1919
Datas riograndenses — Sebastião Leão — Editora Globo — 1962
Dicionário geográfico e histórico do Ceará — Renato Braga — Imprensa Universitária do Ceará — 1964
Dicionário geográfico, histórico e estatístico de Pernambuco — Sebastião de Vasconcelos Galvão — Imprensa Nacional — RJ — 1921
Dicionário Histórico e Geográfico da provincia do Maranhão — C. A. Marques — Tipografia do Frias — 1870
Dicionário enciclopédico Jackson
Dicionário do folk-lore brasileiro — Luiz da Câmara Cascudo — Instituto Nacional do Livro — MEC — 1962
Dicionário de termos próprios e relativos de Anselmo Mazurkeewcz — Editora Vozes Ltda. — Petrópolis — 1968
Documentos para a história do Paraná — Moysés Marcondes — Tipografia Anuário do Brasil — Rio de Janeiro — 1923

Efemérides cariocas — Roberto Macedo — 1943
Efemérides maranhenses — J. P. do Amaral — Tipogravura Teixeira — Maranhão — 1933
Efemérides mineiras — Pedro Xavier da Veiga — Ouro Preto, Imprensa Oficial — 1897
Enciclopédia dos Municípios Brasileiros — IBGE
Esboço histórico e estatístico de Cachoeiro do Itapemirim
Estatística complementar do censo econômico de 1920 — Ministério da Agricultura — Rio de Janeiro
Estatísticas dos meios de transportes no Brasil — Antonio Cavalcanti de Albuquerque Gusmão — Tipografia Departamento Nacional de Estatística — 1933
Enias Sergipanas — Felte Bezerra — Aracaju — 1950
Eu Sei Tudo (revista) — coleção

Fatos Vassourenses — Jorge Pinto — Ed. Fundação 1.° de Maio — Vassouras — 1935
Flagrantes de Petrópolis — G. Garden. Empr. A Noite — Rio — 1943
Florianópolis — Senac — 1950
Folhetos históricos — Revista Instituto Histórico Geográfico de Pernambuco — 1904

Geografia do Brasil — Secretaria Geográfica do Rio de Janeiro — volume X
Geografia dos transportes no Brasil — Moacir M. F. Silva — IBGE — 1949
Goiás — Uma fronteira humana — Jorge Latour — Cons. Imigração e colonização — Rio de Janeiro — 1949
Grandeza e decadência do café (Vassouras) — Stanley J. Stein — Editora Brasiliense
Guia geral da cidade de Campos — Hélvio Bacelar Silva — Janeiro de 1945
Guia Hamilton — ruas e bondes — A. C. Hamilton — Rio
Guia público de Porto Alegre — Hugo Müller — 2.ª edição — 1920
Guia do Estado de Santa Catarina — 1935
Guia turístico da cidade — Prefeitura Municipal de Fortaleza — 1961
Guia da Paraíba — Ademar Vidal — Rio de Janeiro — 1943
Guia histórico e sentimental de São Luís do Maranhão — Astolfo Serra — Livraria Civilização Brasileira — 1965
Guia Levy — (coleção)
Guia da Cidade do Rio de Janeiro — Paula Pessoal — 3.° Congresso Científico Latino-Americano — 1905

História de Bagé — Eurico Jacinto Salis — Livraria Globo S. A. — 1955
História da Cidade do Rio de Janeiro — Felisberlo Freire — Cia. Tipográfica do Brasil — 1901
História da Cidade de Natal — Luiz da Câmara Cascudo — Prefeitura Municipal — 1947
História, crônicas e lendas — Paranaguá — Vicente Nascimento Jr. — 1980

História de Goiás — Colemar Natal e Silva — 1935
História de uma ferrovia no nordeste — Estevão Pinto — Livraria José Olympio — 1949
História da província da Paraíba — M. Lopes Machado — Imprensa Oficial — Paraíba — 1912
História do Maranhão — Mário Meirelles — Dasp — 1960
História do Pará — Theodoro Braga — Editora Melhoramentos
História do 1.º Centenário de Campos — Editora Artes Gráficas — 1935
História de Mato Grosso — Demóstenes Martins — Edição do autor, sem data
História do Paraná — Romário Martins — Gráfica Paranaense — 1937
História de Joinville — Carlos Ficker — Impr. Ipiranga Ltda. — 1965
História popular de Porto Alegre — Achyles Porto Alegre — Prefeitura Municipal — 1940
História popular do Rio Grande — Alcides Lima — Rio de Janeiro — 1882
História do Estado do Espírito Santo — José Teixeira de Oliveira
História da terra mineira — Carlos Góes — Paulo de Azevedo e Cia. — 1926
História ilustrada de Petrópolis — Gastão Muniz de Aragão
História de Niterói — Antonio F. de Almeida — Diário Oficial — Niterói — 1935
História de Valença — Luiz Damasceno Ferreira — Empr. Graf. Editora Pongetti — 1925
Histórias da velha Macaé — Antonio Alvarez Parada
Homens e coisas espírito-santenses — Amâncio Pereira — Soc. Artes Gráficas — Vitória — 1914

Impressões do Brasil no Século XX — Londres — 1910
Impressões de viagem ao norte do Brasil — Mário Domingues — Editora Irmãos Pongetti
Indicador do Distrito Federal — Francisco Agenor de Noronha Santos — 1900
Investigações históricas e geográficas de Sergipe — Felte Bezerra — Editora Org. Simões — Rio — 1952
Isto é Rio de Janeiro — Editora Melhoramentos — 1963
Itabaiana, sua história suas memórias — Sabiniano Maia

Jornal do Comércio (coleção)

Laudas de história do Aracaju — Sebrão Sobrinho — Prefeitura de Aracaju — 1954
Light (revista) — coleção
Livro Azul de Curitiba — G. Ghilardi — 1940
Livro de viagem — Gonçalves Maia — Amazonas Editora — 1908
Lugares e pessoas — Editora Salesianas — 1948

Manaus — 1910 — E. Bradford Burns — Separata do jornal de estudos interamericanos, volume VII, n.º 3, julho de 1965. Universidade de Miami. Coral Gables, Flórida — USA — 1966
Maranhão de outrora — Mário José Bastos Ribeiro — Editora Jornal do Comércio — Rio de Janeiro — 1942
Memória histórica Paranaense — Francisco de Paula Negrão — Impressora Paranaense — 1934
Memória histórica, cronológica, topográfica e descritiva de Paranaguá — Antonio Vieira dos Santos — Tipografia Liv. Mundial — Curitiba — 1922
Memória sobre a transferência da capital e do Piauí — J. R. Silva — Dasp — 1960
Minas Gerais em 1925 — Victor Silveira (editor) — Imprensa Oficial — Belo Horizonte
Minha terra, minha gente — Jorge Barreto — Gráfica Aracaju — 1967
Minhas próprias memórias — Pedro da Cunha Pedrosa — Livraria Agir Editora — Rio — 1963
Municípios maranhenses — Pastos bons — Clodoaldo Cardoso — IBGE/1947

Natal — Prefeitura Municipal
Niterói — 4.º Centenário — Rio de Janeiro — IBGE — 1972

Notas históricas do municipio de Teófilo Otoni — Reinaldo Otoni Porto — Tip. São Francisco — 1929
Notas para a história de Niterói — José Mattoso Maia Forte — Imprensa do Diário Oficial — Niterói — 1935
Número comemorativo do centenário da Independência do Brasil, do Diário Oficial da Bahia

O Amazonas — Lopes Gonçalves — Hugo J. Hanf — New York — 1904
O Ceará no centenário da Independência do Brasil — Thomaz Pompeu de Souza Brasil — Tip. Minerva de Assis Bezerra — 1922
O Ceará no começo do século XX — Thomaz Pompeu de Souza Brasil — Tip. Litográfica a Vapor — Fortaleza — 1909
O Cruzeiro (revista) — coleção
O centro da cidade de Salvador — Milton Santos— Livraria Progresso Editora e Universidade da Bahia — 1958
O Estado de S. Paulo (jornal) coleção
O homem e a serra — Alberto Ribeiro Lamego — IBGE — 1963
O Maranhão — subsídio histórico e geográfico — Fran Pacheco — Tipogravura Teixeira — São Luis — 1912
O município de Niterói — José Mattoso Maia Forte — Editora do Jornal do Comércio — 1941
O Minas Gerais (jornal)
O novo Sergipe — Canto e Mello — Tipografia Papelaria Villas Boas e Cia. — Rio de Janeiro — 1948
O Pará em 1900 — Governo do Estado do Pará — Impressora de Alfredo Augusto Silva — 1900
O Piaui e seu desenvolvimento — Odilon Nunes — Editora Comepi — 1973
O Pirralho (revista)
O Rio de Janeiro em 1900 — Ferreira da Rosa — Tipografia Albina — 1900
O Suburbano — Mozart Ribeiro — Editora Potengy — 1978
Os meios de transporte e a obtenção de energia — Plinio de Oueiroz Empresa Gráfica Industrial S. A. — 1927
Os caminhos de Goiás — Joaquim Francisco de Matos — Ed. Com. Safady Ltda. — São Paulo — março de 1980
Os meios de transporte do Rio Antigo — Charles Dunlop — 2.ª edição — Grupo de Planejamento Gráfico — Rio de Janeiro — 1973

Paraná (Brasil) Peter Scheier — Impressora Paranaense — 1953
Passeios pelo passado — Cesário Prado — Jornal do Comércio — Rio — 1954
Pelotas e seus destinos — Batista Pereira — Liv. Universal — 1924
Piauí — Odilon Nunes — Imprensa Oficial do Estado do Piauí — 1966
Porto Alegre através dos tempos — Archimedes Fortini

Quatro séculos de história da Bahia — Revista Fiscal da Bahia — 1949
Ouatro séculos de viaturas — Carlos Alberto — Salvador

Recenseamento do Brasil em 1920 — Dep. Nac. de Estatística
Relatório do Intendente senador Antonio J. Lemos — Pará — 1907
Relatório do grupo de trabalho interministerial criado pela portaria n.º 55/MT de 28 de janeiro de 1977
Relatório do Ministério da Agricultura (vários anos)
Reportagens cariocas — Otávio Rangel — Editora Aurora — Rio — 1959
Rio de Janeiro em prosa e verso — Manuel Bandeira/Carlos D. de Andrade — Editora José Olympio — 1965
Roteiro de Aracaju — Mário Cabral — 1948

Roteiro do Piauí — Carlos Eugênio Porto — Editora Artenova S. A. — Rio — 1974
Roteiro de São Lourenço — Synésio Fagundes — Empresa A. Montanha, editora — 1945
Roteiro sentimental de uma cidade — Walfredo Rodrigues — Editora Brasiliense — 1961

Santa Catarina no exército — Henrique Boiteaux
Santa Maria do Belém do Grão Pará — Leandro Tocantins — Editora Civilização Brasileira S. A. — 1963
São Leopoldo, berço da colonização alemã (monografia) — Leopoldo Petry — Prefeitura Municipal — 1964
São Luis, cidade dos azulejos — Departamento de Cultura do Estado do Maranhão — 1964
Scientific American (revista) de 5-4-1913
Súmula da história do Piauí — Odilon Nunes — Editora Cultura — 1963

Teresina — capital do Piauí — Aroldo de Azevedo
Teresópolis — Armando Paracampo — 1926
Teresópolis — Armando Vieira — Irmãos Pongetti — 1938
Terra distante — Cap. Cordolino de Azevedo — 1925
Tradições de Niterói — José Mattoso Maia Forte — Tipografia Jornal do Comércio — Rio — 1919
Transporte Moderno (revista) coleção
Três memórias históricas — S. Fleury Curado — Tipografia Siqueira — 1936
Tricentenário de Paranaguá — Dídio Costa — Impr. Naval — Rio — 1948

Um homem sem profissão — Osvald de Andrade — Editora Civilização Brasileira
Um passeio a Petrópolis em companhia do fotógrafo Marc Ferraz — Ministério da Educação e Saude — 1951

Vasco Coutinho aos contemporâneos — Levy Rocha
Veja (revista)
Viagem através do Brasil — Amazonas e Pará — Ariosto Espinheira — Editora Melhoramentos
Viagem através do Brasil — Curitiba — Ariosto Espinheira — Editora Melhoramentos
Viagem através do Brasil — Distrito Federal — João Guimarães — Editora Melhoramentos — 1948
Viagem à Bahia — Cid Prado — Livraria Martins — 1950
Vultos e fatos do Rio Grande do Sul — Achyles Porto Alegre — Livraria do Globo

Índice de Mapas

MAPAS

Índice de Estados

Índice de Fotografias